

SAMFERÐSLUÆTLAN

TEMABLAÐ

**ÁBÆR
FERÐSLA**

LANDSVERK

Sniðgivið: Eirikur Meitilberg, Meitilberg.com

Myndir: Ólavur Frederiksen, Faroephoto.com

Prent: Føroyaprent

Útgevri: Landsverk 2024

FORORÐ

Samferðslumynstur broytast, og tí er neyðugt at dagføra Samferðsluætlanina við jøvnum millumbilum, soleiðis at neyðug atlit verða lýst og viðgjørd, og samferðslan kann mennast á burðardyggum grundarlagi. Arbeidssetningurin í Samferðsluætlanini er tí hesin: **At ferðast lætt, trygt og burðardygt í Føroyum – fakliga at lýsa og greina framtíðar samferðslu.** At føroyska samferðslan skal vera burðardygg merkir, at hon byggir á heimsmálini hjá ST og teirra lýsing av burðardyggari menning, sum tekur samfelagslig, búskaparlig og umhvørvislig atlit.

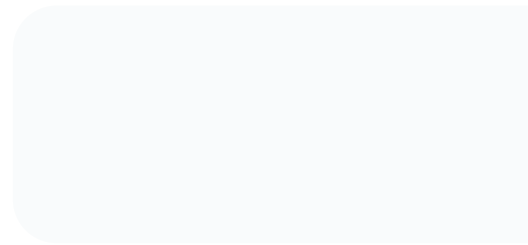
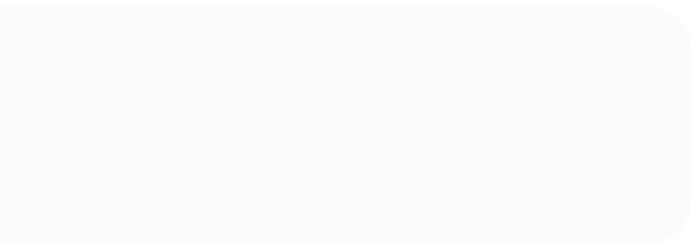
Hendan dagføringin av Samferðsluætlanini byggir á undanfarnu Samferðsluætlanir, men ein broyting er, at nýggj og viðkomandi evni verða viðgjørd í styttri temabløðum heldur enn í samlaðari útgávu, sum Landsverk hevur havt higartil. Niðanfyrri er eitt søguligt yvirlit umframt bygnaðurin av hesi verkætlanini.

SAMFERÐSLUÆTLANIR

- Samferðsluætlanin - frágreiðing um framtíðarsamferðslukervið í Føroyum (Vinnumálastýrið, 1999)
- Samferðsluætlanin 2008-2020 (Landsverk, 2007)
- Samferðsluætlanin 2012-2024 (Landsverk, 2012)
- Samferðsluætlanin 2018-2030 (Landsverk, 2018)

BYGNAÐUR

- **Stýrisbólkur av Samferðsluætlanini**
 - Sigurd Lamhauge, Landsverk
 - Atli Eiriksson, Samferðslumálaráðið
 - Niels Juel Arge, Standfaraskip Landsins
 - Per Martin Gregersen, Kommunala Arbeidsgevarafelagið
- **Arbeidsbólkur hjá Landsverki**
 - Dan Sofus Hofgaard (ábyrgd)
 - Brandur Sjúrdarson (verkætlanarleiðari)
 - Fríðrik Heinesen
 - Marin Katrina Frúdal
 - Jákup N. Olsen
 - Asløg Schytter Andersen
 - Marita Svartá
- **Fylgibólkur í temablaðnum Ábær ferðsla**
 - Fólkaheilsustýrið, 2 umboð
 - Ráðið fyri ferðslutrygd (RFF), 2 umboð
 - MEGD, 1 umboð
 - Team Rynkeby, 1 umboð
 - Norðstrok, 1 umboð
 - Ítróttarfelagið Frælsi, 1 umboð
- **Ráðgevi og skrivari**
 - Mikkel Heide Frandsen, Sp/f Ráð



INNIHALDSYVIRLIT

1. Innleiðsla	7
Ábæra ferðslan er fjølbroytt	8
2. Ferðslutrygd	9
Ferðslutrygdarættan fyri Føroyar 2019-2027	10
Munur á tryggleika og ferðslutrygd	10
Gongubreyt til alla ábæra ferðslu	11
3. Flytføri og framkomuleiki	13
Framkomuleiki fyri súkkklarar	13
Flytføri sum talgild tænasta (MaaS)	14
4. Algilt snið	15
5. Tiltøk fyri ábæra ferðslu	17
Atkoma fyri øll	17
Illa gongd/tey í koyristóli	17
Fólk við sjónbreki	17
Taktil stýrisskipan	18
Varningsteigar	18
Leiðbeinandi strikur	18
Atkomugrannskoðan	19
Strekki á landsvegnetinum	19
Millum bygdir	20
Búir og bygdir	24
Tunlar	27
Súkkklarar í tunlinum	28
Lendið báðumegin – eisini brú	29
Krossbreytir	30
Krossbreytir við ongum gonguteigi	30
Gonguteigar	30
Gonguteigar í rundkoyring	32
Ljós við gonguteigar	33
Ferðsluljós við krossveg	33
Yvirumfaring uttan jarðarmun	33
Bygdagøtur	34
Yvirumkoyringar	34
Óskipað yvirumfaring	35
Busssteðgipláss	36
Busslending	36
Skýli	38
Parkering við steðgipláss	38
Ferðslutrygd við steðgipláss	39
Farleiðin til steðgipláss – taktil stýringsskipan	39

6. Strategi og tilmæli	41
Strekki eftir landsvegnum	41
Vegir í bygdum øki	41
Gonguteigar, bussteðgipláss og krossbreytir	41
Royndarverkætlanir	41
Vegaprofilur 2	41
Vegaprofilur 5 ímillum bygdur	42
Tiltak við "súkkluknøtti"	42
Óskipað vegaíbinding og gonguteigur í algildum sniði	42
Bussteðgipláss	42
At breiðka vegøksl	42
Súkklu- og gongutunnil	42
Krøv um atkomugrannskoðan	42
Játtan til tiltøk til ábæra ferðslu	42
Samstarv um verkætlan til frama fyri gongu- og súkkluferðslu	42
8. Tilvísingarlisti	46

INNLEIÐSLA

Temablaðið lýsir og viðger ábæra ferðslu. **Ábær ferðsla** er tað, sum áður varð nevnt *bleyt ferðsla*, t.v.s. fólk til gongu, á súkklu, í koyristóli v.m. Hetta eru tey ferðandi, sum eru serliga viðbrekin og sár-bær, tå ið hugsað verður um vandar á vegunum í mun til sonevndu "hørðu" ferðsluna.

Endamálið við temablaðnum er at skapa betri og tryggari karmar fyri ábæra ferðslu og stuðla undir burðardyggja samferðslu. Temablaðið tekur støði í heimsbólunum hjá ST, harav umhvørvi og fólkahelsa eru týðandi heimsból viðvíkjandi ábærari

ferðslu. Niðanfyrir er eitt yvirlit yvir heimsmálini arbeitt verður við og ein útgreinað stöðulýsing av umhvørvis- og fólkahelsuligu støðuni í Føroyum.



Evni	Mál	Støða
Veðurlagspolitikkur Føroya (2009)	Føroyar skerja útlátið av vakstrarhúsgassum við í minsta lagi 20% í 2020 í mun til útlátið í 2005.	Í 2020 var útlátið 30% hægri enn í 2005. 9% av vakstrarhúsgassunum koma frá akførum.
Ferðsla á landi	Í 2020 eru øll bensin- og dieselrikin akfør orkueffektiv, og ein munandi partur av akførunum nýtir varandi orku. Málið er at minka CO ₂ -útlátið frá ferðsluni við einari helvt.	Oljunútslan hjá akførum var 35.250 tons í 2020, sum er 11% av samlaðu oljunútsluni í Føroyum.

Talva 1: Stöðulýsing av umhvørvinum (Kelda: Umhvørvisstovan)

Evni	Støða
Sjálvmett heilsustøða	93% av føroyingum í aldrinum 18-85 ár meta sína heilsustøðu at vera góða ¹ . Tað eru serliga tey í aldrinum 45-54 ár, sum í størsta mun halda seg hava góða heilsu.
Likamlig heilsa og rørsla	Mannakroppurin er skaptur til rørslu. Øll rørsla munar og er betri enn eingin. At vera kropsliga virkin er heilsufremjandi og sjúkufyribygjandi. Mælt verður til, at menniskju í øllum aldri røra seg hvønn dag.
Rørsluvarnar í Føroyum	Ein triðingur av føroyingum røra seg ov lítið í mun til tilmælini hjá WHO. Tað eru fleiri kvinnur enn menn, ið ikki røra seg nokk, við atlit til tilmælini.
Ovurfiti í Føroyum Normalvekt: 18,5 ≤ BMI ≤ 25,0	BMI'íð í Føroyum er við tíðini hækkað. Í 2019 høvdu 69% av monnunum og 56% av kvinnunum eitt BMI hægri enn 25, ímeðan talið í 2015 var ávikavist 66% og 51%. Í 2019 hevði fimti hvør føroyingur eitt BMI áljóðandi BMI ≥ 30 og var í bólkinum "ógvislig yvirvekt". Støðan í Føroyum er verri enn í teimum londunum, ið vit ofta samanbera okkum við (t.d. Noreg, Svøríki og Danmark), viðvíkjandi BMI hægri enn 25.
Sálarlig heilsa og rørsla	Tey, ið eru virkin og taka boðskapin hjá ABC ² fyri sálarliga heilsu til sín (ver virkin, ver saman, ver hugbundin)*, meta seg hava betri sálarliga heilsu – kenna seg í minni mun einsamøll, strongd og tunglynt

Talva 2: Stöðulýsing av fólkahelsu (Kelda: Fólkahelsustýrið)

¹ Fólkahelsukanningin 2019 "Hvussu hevur tú tað?". 6000 føroyingar í aldrinum 18-85 ár, úr øllum Føroyum, eru spurdir um heilsu, sjúku og trivnaðarstöðu. Umleið 3000 svaraðu.

² <https://www.folkahelsa.fo/tiðindi/foeroeyingar-ið-bruka-boðskapirnar-i-abc-fyri-salarliga-heilsu-hava-tað-betri>



Mynd 1: Íbending við gonguteigi í Trongisvági (Mynd: Google Street)

Í stöðulýsingini omanfyri er týðiligt, at støðan í Føroyum viðvíkjandi fólkaheilsu og umhvørvi ikki er lýtasleys við høgum útláti og slakari fólkaheilsu. Tað er tí okkara ynski og vón, at økt ábær ferðsla kann stuðla undir betri fólkaheilsu og umhvørvi. Tí líkamlig rørsla, sum er eitt eyðkenni fyri ábæra ferðslu, er góð fyri sinn, skinn og umhvørvi.

Endamálið við temablaðnum: Ítøkilig til-mæli og raðfestingar viðvíkjandi viðurskiftum hjá ábæru ferðsluni

Endamálið er at koma við nøkrum tilmælum, sum skulu bota um umstøðurnar hjá ábæru ferðsluni og harumframt at koma við tilmælum um, hvussu íløgur í landsvegirnar kunnu raðfestast. Í heftinum eru eisini nøkur aðaltiltøk, ið aðrir vegamyndugleikar, so sum kommunur, eisini kunnu nýta í sínum arbeiði. Mælt verður eisini til at hava tvørfakligt samstarv við aðrar myndugleikar, sum hava týðning fyri at fáa fleiri at broyta flutningshátt, t.d. við at fáa samhangandi loysnir gjøgnum økir, ið fleiri myndugleikar umsita.

Súkklu- og gonguferðsla eru burðardyggir flutningsháttir, sum gagna bæði fólkaheilsu og lætta um trústið á vegakervið. Súkkular kunnu serliga nýtast í staðin fyri styttri biltúrar, men kunnu eisini nýtast til longri teinar, m.a. við at knýta túrin saman við almennu samferðsluni og/ella sum partur av dagligu rørslni.

Fyri at fáa fleiri at súkkla og/ella at brúka almennu samferðsluna, skulu umstøðurnar vera góðar, og tað skal vera trygt, gott og lætt at flyta seg í ferðsluni. Gongubreyt skal vera til eitt nú busssteðgipláss og ítróttarhøll. Somuleiðis er alneyðugt, at skúlar, arbeiðspláss, handlar, mentanarhús v.m. hava góðar umstøður at seta súkkularnar frá sær.

Ábæra ferðslan er fjølbroytt

Ábæra ferðslan er fjølbroytt og krevur tí ymisk og viðhvørt eisini mótstríðandi fyrilit. Fyri at kunna meta um fyrimunir og vansar við hvørjum einstøkum tiltaki er neyðugt at finna eina serloysn og hava fyrilit fyri viðurskiftum á staðnum.

Ábær ferðsla fevnir eisini um tey á rennihjól, blind/sjónveik og illa gongd. Súkkular hava eisini ymiskan tørv. Teir kunnu súkkla millum heim og arbeiði, súkkla fyri at røra seg ella bara fyri at hugna sær í frítíðini. Við øktum tali av el-súkklum hevur ávís súkklamentan tikið seg upp, fleiri vegir eru vorðnir tryggari at súkkla á, og ferðin er økt.

Børn bæði ganga og súkkla. Tey eru óroynd í ferðsluni og hava avmarkaða vitan um ferðsluvandar og ferðslureglur. Tey fara bæði í og úr skúla umframt til frítíðarítriv. Skúlavegir verða ikki viðgjørdir serstakt í hesum hefti, tí tað krevur staðbundnar skúlavegagreiningar við móguligum loysnum, sum hóska til staðbundin viðurskifti. Tað merkir, at skúli, vegamyndugleikar og lögregla samstarva um hetta.

Almenna samferðslan verður heldur ikki viðgjørd í heftinum sum so, men av tí at súkkular og fólk til gongu javnan brúka bussar og rutubilar, eru vegleiðingar um, hvussu til ber at skipa steðgipláss. Atburður og áhugamál hjá ábæru ferðsluni kunnu stríða móti hvørjum øðrum, t.d. súkkular og tey, sum skulu í bussin ella úr honum. Pendlarapláss verða ikki viðgjørd her, men í einum móguligum komandi temablaði um almenna ferðslu og samkoyring.

Av tí at flestu vanlukkur við ábæru ferðsluni henda, tá ið hesi fara yvir um vegir, verður hendan avbjóðing eisini lýst í hesi útgávuni.

2. FERÐSLUTRYGD

Ábær ferðsla hefur nærum onga verju í vanligu bilferðsluni.

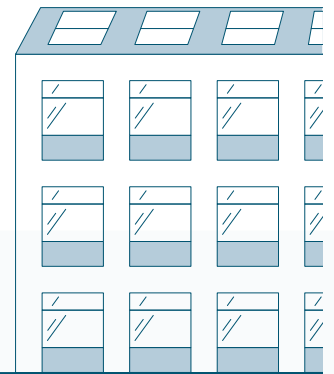
Hóast bílar vera sniðgívnir soleiðis, at teir hava fyrirlit, um rent verður á, so er skaðastøðan hjá ábærum ferðandi ofta álvarsom. At vera árend av einum bili, sum koyrir 50 km/t, svarar til at detta niður av triðju hædd í einum bygningi.

Tað er greiður samanhengur millum ferð og tal á ólukkum, og ikki minst hvussu álvarsom ólukkan er.

Tá ið ferðin er meiri enn 30 km/t í samanstoyti við eitt fólk til gongu, hækkar vandin fyri at doyggja.

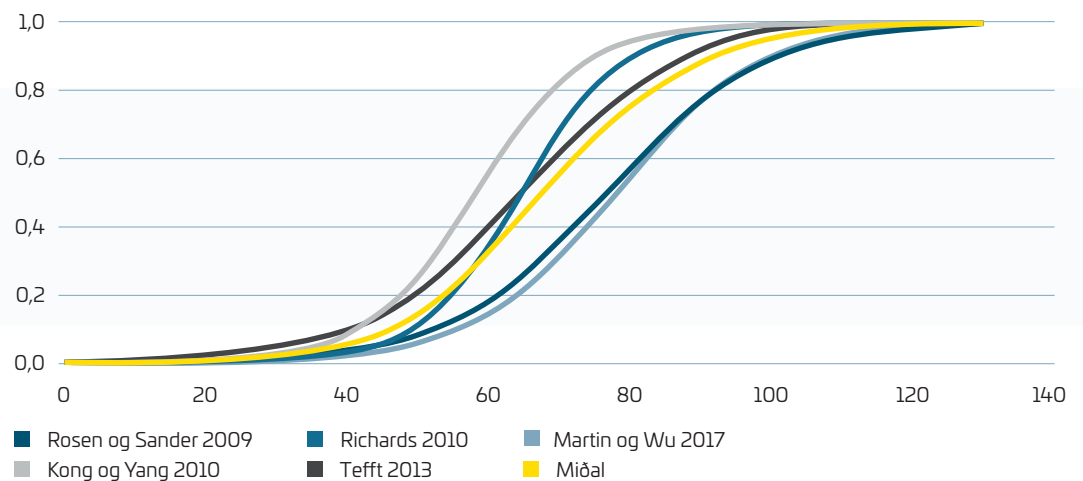
Hæddir

10	90 km/t
9	
8	
7	
6	
5	70 km/t
4	
3	50 km/t
2	
1	30 km/t



Mynd 2: Her sæst, hvussu tað er at vera árendur av bili, sum hefur vístu ferð, samanborið við at detta niður úr einum bygningi. (kelda: Trafikverket)

RITMYND 1: Tekur saman um úrslit frá nøkrum kanningum um ferð og sannlíkindi fyri, at fólk til gongu doyggja av samanstoytinum. (kelda: www.tiltak.no)



Við eini ferð upp á 30 km/t er samanstoyturin í mongum førum ikki so ógvusligur, tí bilførarin aloftast nær at bremsa og minka ferðina áðrenn samanstoytin. Tá eru sannlíkindini fyri at doyggja undir 10%.

Nullhugsjónin – ein visjón um, at eingin skal doyggja í ferðsluni ella fáa álvarsligt mein

Nullhugsjónin er ein millumtjóðað vegaferðslu-trygdarvisjón, sum hefur til endamáls at røkka

eini ferðsluskipan, har eingin doygr ella fær álvarsligan skaða í ferðsluni. Henda visjón sá dagsins ljós í Svøríki ár 1997 og hefur síðan vunnið útbreiðslu millum allar myndugleikar, sum hava við ferðslu at gera. Á vári 2004 viðgjörði lögtingið nullhugsjónina, sum Ráðið fyri Ferðslutrygd hevði orðað. Visjónin gjørdist partur av ferðslulógini í 2006.

Í nullhugsjónini varð eisini roknað út, hvat ein ferðsluvánlukka kostar – ikki bara í beinleiðis útreiðslum sum sjúkrahúsútreiðslum, men eisini sum vælfærðarmissur við mistari arbeiðsinntøku v.m.

Persónsskaðar og deyð í ferðsluni eru tí ikki bara ein sorg hjá avvarðandi, familju og vinum, men hava eisini stórar samfelagsbúskaparligar fylgjur. Hetta lýsir væl, hvussu týðningarmikið tað er at virka fyri trygd og fyribygging, tí slík ferðslutiltøk eru góð iløga fyri landið. Talvan niðanfyrir vísir upphæddina, sum Transportministeriet í Danmark brúkar til samfelagsbúskaparligar greiningar á ferðsluøkinum. Føroysk tøl eru avmarkaði, men møguliga fáa vit tey, tá skaðanevndin fyri ferðslu fer í gongd við sítt arbeiði.

Fíggjarligur kostnaður og vælfærdarmissur	
Persónsskaðar	
-Deyð	30,1 mió. kr.
-Álvarsligir skaðar	4,7 mió. kr.
-Lættari skaðar	0,6 mió. kr.
Materiellir skaðar	0,1 mió. kr.

Talva 3: Kostnaðurin av ferðsluvánlukkum í mió. kr. í 2023-prísum (TERESA)

Talvan vísir eisini, at sjálvt minni persónsskaðar hava størri fíggjarliga ávirkan enn materiellir skaðar. Tí hava millum annað fleiri kommunur í grannalondum okkara eisini uppraðfest at salta og rudda kava á gongubreytum og gøtum.

Fyri at nærkast nullhugsjónini má arbeiðast á fleiri økjum. Við tí í huga gjørdi Ráðið fyri Ferðslutrygd eina Ferðslutrygdarætlan 2008-2015 í samstarvi við Landsverk, Akstovuna, Kommunufelagið og lögregluna, har lutmál og tiltøk vórðu gjørd fyri at betra um ferðslutrygdina. Hetta arbeiðið við Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2019-2027 helt fram í samstarvi við Samferðslumálaráðið.

Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2019-2027

Vvirskipaða málið er, at talið av ferðsluóhappum við fólkaskaða skal vera 30% lægri í 2027 samanborið við 2018. Hetta merkir, at tað í mesta lagi mugu vera 21 persónsskaðar um árið í 2027. Fyri at kunna náa hesum máli er ferðslutrygdarætlanin – eins og undanfarna ferðslutrygdarætlan – býtt upp í nøkur fokusøki við ítøkiligum tilmælum. Summi tiltøk verða bara gjørd ta einu ferðina, til dømis lógarbrotingar, og onnur verða gjørd regluliga í fleiri ár, eitt nú undirvísing og umbyggingar av vegum.

Ábær ferðsla er eitt fokusøki. Tey ábæru vóru 1/3

av øllum skrásettum ferðsluóhappum hjá lögregluni. Málið er her, at ferðsluóhappini við ábærum ferðandi verða 30% færri, so tað verða í mesta lagi 11 ferðsluóhapp í 2027 við ábærum ferðandi. Fyri at rækka hesum máli verða 26 tiltøk til-mæld á hesum ábyrgdarøkjum: “Undirvísing og upplæring”, “Lóggáva og revsitiltøk”, “Eftirlit” og “Vegaumhvørvi”.

15. Kommunalir virkisætlanir
18. Ferðtálmandi tiltøk
20. Betraðir krossingarhenteikar hjá fótgangarum
21. Yvirumkoyringar í víkiskyldureguleraðum krossum
28. Gerð av „2 minus 1-vegum“
29. Broytiligar ferðtalvur
30. Ferðgáar
31. Súkkklubreytir millum bygda
32. Rakstur og viðlíkahald
36. Landsvegir uttan um bygt øki

Mynd 3: Tiltøk, sum mælt verður til, so at ferðsluóhappini við ábærum ferðandi verða færri í tali. Nevndu tiltøkini verða viðgjørd í hesum blaði. Ferðslutrygdarætlan fyri Føroyar 2019-2027.

Í hesum temablaði eru fleiri viðkomandi tiltøk úr Ferðslutrygdarætlanini og í partinum um “Vegurin og vegaumhvørvi”.

Munur á tryggleika og ferðslutrygd

Trygd og tryggleiki vera ofta havd á munni um tað sama, kortini lýsa tey ávikavist hagfrøðilig og subjektiv viðurskifti.

Tí er neyðugt at nágreina hesi hugtøk í sambandi við ferðsluráðlegging.

- Trygd merkir, hvussu lítil vandi er fyri eini ólukku, og tað kann mátast við tali á ólukku, sum henda ella kunnu henda.
- Tryggleiki merkir, hvussu tann ferðandi upplivir trygd í ferðsluni, og hvussu tað ávirkar hansara val av flutningstóli og rutu.

Nullhugsjónin byggir á eina ferðsluskipan, sum skal vera so trygg, at eingin doyri ella fær álvarsligt mein í ferðsluni. Tey ferðandi skulu kenna seg trygg, tá tey eru úti á vegunum og í gøtum.

Kortini er ikki altíð samsvar ímillum trygd og tryggleika. Okkara uppfatan av tryggleika í ferðsluni endurspeglar gjøgnum okkara atferð. Um vit

halda, at tryggin er í lagi, og tey ferðandi uppføra seg trygt, so koyra vit ofta skilaleyst. Til dømis gera bilførarar ymiskt annað, meðan teir koyra og kenna seg tryggar: Stilla útvarpið ella GPS rætt inn ella fáa sær okkurt at drekka. Soleiðis kann tann “ov tryggja” støðan mótvirka øktari ferðslutrygd. Tað er kortini ikki soleiðis, at tað hevur øvuta ávirkan: At tann ótrygga støðan gevur betri ferðslutrygd. Í ávísum førum kann ótryggleiki tó gera, at ferðandi gera sær størri ómak og harvið betra ferðslutrygdina.

Gongubreyt til alla ábæra ferðslu

Súkkclarar kunnu kenna seg ótryggar og kroystar í blandaðari ferðslu – hetta er serliga galdandi í størri bygdum og býum. Hetta hevur havt við sær, at borgarar og politikarar her á landi vilja, at tað skal vera loyvt at súkkla á gongubreytini eins og í Noregi. Hetta er tó bannað í flestu londum. Skoytast skal uppí, at súkkclarar í Noregi skulu laga seg eftir fólki til gongu á gongubreytini, og gongubreytir undir ongum umstøðum skulu vera partur av samlaða súkklukervinum.

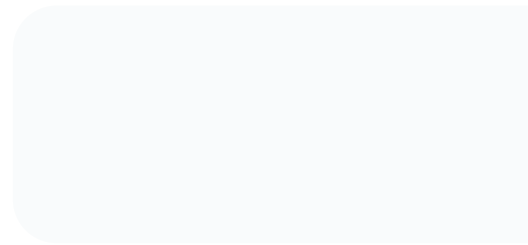
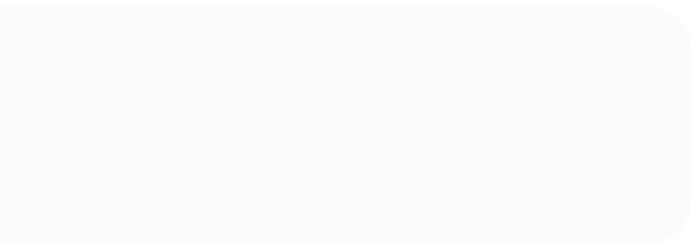
Ólukkur kunnu henda, eins og atburður og áhugamál, ið stríða móti hvørjum øðrum, kunnu vera millum tey ábæru ferðandi við ein krossveg, ella tá tey fara av gongubreytini og út á vegin. Í Noregi eru súkkclarar, sum súkkla av gongubreytini og út á vegin størsta øsingin millum bilførarar.

Tá súkklað verður á gongubreyt, er atferðin hjá súkkclarum á gongubreytini ofta óútróknilig fyrri onnur (bæði tey til gongu, bilførarar og onnur á súkklu). Ein orsök er, at teir hava so nógva ferð. Ein onnur orsök er, at onnur ferðandi ikki vænta, at tað verður súkklað á gongubreytini, og tískil eru tey ófyrirreikað – serliga tá ið súkkclarar brúka gongubreytina í vinstru vegríðu. Í samanstoyti millum súkkclarar og fólk til gongu fær tann til gongu oftast skaða.

Ein bággi við at loyva súkkklum á gongubreyt er til dømis, at súkkklubreytir og aðrar umstøður hvørki verða bøttar ella gerast fleiri. Hetta kann hava við sær, at súkklukervið verður ósamanhangandi, og at tað mangan staðni verður torført at koma fram hjá súkkclarum.



Mynd 4: Súkkclar á deildari gongu- og súkkklubreyt



3. FLYTFØRI OG FRAMKOMULEIKI

Flytføri og framkomuleiki kunnu greinast soleiðis:

- Tá vit tosa um flytføri, so merkir tað, hvussu skjótt vit koma fram við at brúka flutningskervið í landinum og flyta okkum trygt, væl og lagaliga. Flytføri er grundað á stað og tíð og verður býtt í flutningshættir.
- Framkomuleiki sigur nakað um tænaustøðið (møguligar seinkingar, avmarkingar, skerjingar og annað, ið kann tarna ferðsluni), sum borgarin upplivir, at flutningskervið veitir í sambandi við ítøkilig ferðina.

Eitt tiltak, sum betrar ferðslutrygdina, kann samtíðis hava jaliga ávirkan á tryggileikan og neiliga ávirkan á, hvussu framkomandi tað er og øvugt. Sum dømi kann nevast, tá tiltøk verða gjørd, sum minka um ferðina á einum ávísam strekki ígjøgnum ein bý. Her verður tryggileikin hjá ábæru ferðsluni betri, samtíðis sum ferðslutryggin verður betri fyri øll. Tó verður tað ólagaligari hjá teimum bilførarum, sum skulu koyra strekkið, meðan bilførarar frá síðuvegnum hava lættari við at koma fram, tá ið teir skulu sneiða út á strekkið.

Útrokningar, ið eru grundaðar á smidleika, t.v.s. hvat flutningstól fólk velja í samband við ymsar fortreytir vísa, at við at seta ferðina niður frá 50 km/t til 30 km/t, kunnu vit vænta, at bilferðslan minkar 13-16%, og talið av fólki til gongu og á súkklu veksur 4-10% (www.tiltak.no). Orsøkin er millum annað tann økti tryggileikin. Kortini skal ein hava í huga, um ferðandi velja aðrar farleiðir og ovbyrja aðrar vegir og onnur umráði, sum ofta ikki eru ætlað at hava eina eyka ferðslubyrðu.

Framkomuleiki fyri súkkclarar

Tað hevur stóran týdning, hvussu vit skipa umstøður og tiltøk fyri súkkclarar, tá hugsað verður, hvussu framkomandi tað er fyri teir. Úrslit av ávísam tiltøkum bæði hjá súkkclarum og øðrum ferðandi eru samantald í eini bókmentanarligari ritgerð (Trafiksikkerhet for syklistere, Rapport 1597, TØI, 2017).

Framkomumøguleikar á strekkjum eru samantaldir soleiðis:

- Súkkclarás (breiðar breytir fyri seg, atskiltar frá koyribreyt við kantstriku) hava betri atkomu enn bæði súkklu- og felagsbreytir/gongubreytir og kunnu eisini hava betri atkomu enn blandað ferðsla.
- Súkkclubreytir (breiðar breytir fyri seg, atskiltar frá koyribreyt við kantsteini) hava betri atkomumøguleikar enn felagsbreytir/gongubreytir; við krossveg valdast áriníð, hvør loysn er vald, og hvussu víkiskyldan er skipað. Einvegis súkkclubreytir hava betri atkomu enn tvívegis súkkclubreytir.
- Felagsbreytir/gongubreytir er loysnin við ringasta framkomuleika fyri súkkclarar, uttan so, at talið av mótkoyrandi súkkclum og fólki til gongu er heilt lítið.
- Sambært allýsing eru supersúkkclubreytir (verk-løgg, sum hava serliga súkkcluraðfesting og serligar leiðir) lagaðar, so súkkclarar hava høgligasta framkomuleika
- Súkklugøtur kunna í fyrsta umfari geva súkkclarum góðar móguleikar, men tað veldst um, hvussu tær eru gjørdar.
- Blandað ferðsla kann hava eins góðan ella betri framkomuleika enn onnur tiltøk, undantikið ferðsluproppur framman fyri krossveg, sum kann tarna súkkclarum.
- At súkkla ímóti koyrileiðini í einvegis gøtum tryggjar súkkclarum munandi betri atkomu í økjum, har nógvar einvegis gøtur eru.



Mynd 5: Gongu- og súkklugøta við Svartafoss, Tórshavn

Samanumtikið ber til at siga, at ferðsluloysnirnar, ið veita súkkklarunum bestu trygd, eisini eru tær við ringasta framkomuleika. Til dømis loysnirnar, har súkkklar eiga at halda av fyri tvørfarandi ferðslu ella at nýta súkkklubreytir heldur enn at hava blandaða ferðslu í rundkoyringum. Kortini eru loysnir, sum bæði veita góða trygd og góðan framkomuleika, t.d. sentralar súkkklubreytir og yvirumkoyringar til súkkklubreytir við víkiskyldu.



Mynd 6: Gongubreyt og súkkklubreyt við Skúlan á Fløtum í Tórshavn (Google Street)

Flytføri sum talgild tænasta (MaaS)³

Flytiføra kann skipast sum ein tænasta, har brúkarar kunnu leggja til rættis, bíleggja og gjalda fyri fleiri ymiskar ferðir og tænastr gjøgnum eina og somu talgildu rás. Uppskotið byggir á, at ferðandi ikki skulu eiga flutningsfarið, men flyta seg móti eini ferðatænastu. Hetta kann lata seg gera við at knýta privatar og almennar flutningstænastr í eitt lið (gateway), sum stovnar og skipar ferðina, ið brúkarin rindar fyri. Tann ferðandi hevur so møguleika at gjalda fyri hvørja einstaka ferð ella eitt mánaðarligt gjald fyri ein ávísan tein. Aðal-hugsanin við tænastruni er at bjóða ferðandi heildarloysnir grundaðar á teirra ferðatørv. Serlig ferðsluførrit við flutningsloysnum í stórbýum, til dømis Transit, Uber og Lyft víðka eisini sítt tilboð við hesi tænastru.

Fyrsta stig at leggja eina ferð til rættis byrjar við eini ferðatænastrapp. Ferðatænastrappin kann t.d. vísa, at brúkarin kemur úr einum stað í annað við at brúka eina samskipaða rutu við ferju, bussi, vegi og undirsjóvartunli.

Síðani kann brúkarin velja tann ferðamøguleika,

sum honum dámar best grundað á prís, tíð og tittleika. So verður øll neyðug bíleggning (til dømis at ringja eftir húrvogni, biðja um pláss í ferju) gjørd sum ein samlað eind. Saman við aðrari nýggjari tøkni á akførum, sum til dømis sjálvvirknari koyring letur talgilda flytføristænastr sítt ískoyti til eitt nýtt slag av framtíðar ferðslu, sum er sjálvstýrd og fevnir um felags akfør.

Tænastran verður brúkt í summum stórbýum og kann gerast veruleiki í Føroyum.

³ Mobility as a Service

4. ALGILT SNIÐ

Fólk ið bera brek ella hava aðrar avbjóðingar, eru serliga viðbrekin í ferðsluni. Tí skal vegakervið gerast atkomuligt fyri øll.

ST-sáttmáli um rættindi teirra, ið bera brek skilmarkar hetta sum algilt snið:

Hugtakið: *Algilt snið fevnir um snið á vørum, umhvøvi, skipanum og tænastráttum, sum øll fólk í mest møguligan mun kunnu nýta uttan at hava tørv á tillaging og serskildum sniði. Algilt snið skal ikki útihýsa hjálpartól til ávísar bólkar av fólki, ið bera brek, tá ið tørvur er á slíkum.*

ST-sáttmálin um rættindi hjá fólki, sum bera brek, grein 2, 2006

Í samtyktini verða limalond millum annað eggjað til at:

- menna leiðreglur og standard viðvíkjandi atkomu
- miðla vitan um góðar loysnir til verkætlanir millum faklig ábyrgdarfólk
- hava hjálparfelagsskapir við í ráðlegging

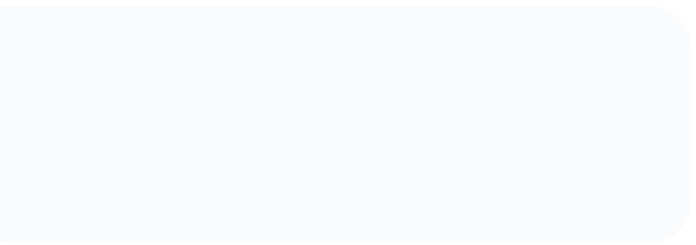
Í bygningskunngerðini frá 2017 eru ávísingar um, hvussu tað fysiska umhvørvioð eigur at verða lagað, soleiðis at fólk við rørslutarni kunnu røra seg og kenna seg trygg.

Tá ið tað snýr seg um vegir og gøtur, hevur Statens Vegvesen í Noregi givið út handbókina Håndbok V 129 Universell utformning av vegeir og gater, ið er ein vegleiðing um, hvussu ferðsluøki eiga at verða gjørd. Somuleiðis hevur Vejdirektoratet í Danmark givið út Færdselsarealer for alle – Universelt design og tilgængelighed, sum viðger somu sjónarmið, kortini við nøkrum munum, tá ið tað kemur til snið.

Í hesum blaði verða serliga tveir bólkar viðgjørdir: Illa gongd/í koyristóli og blind/sera sjónveik.

Tá ið tiltøk skulu leggjast til rættis til hesar bólkar, stinga mótstriðandi tørvir seg upp, serliga viðvíkjandi kantsteinum, har illa gongd/í koyristóli vilja hava javna hædd allastaðni, meðan blind/sjónveik vilja hava kantar, leiðbeinandi strikur og litmótsetningar fyri at kunna lata seg vegleiða. Tí er umráðandi at finna loysnir, har hugsað verður um at hava allar partar við.

Aðrir bólkar við øðrum tørvum á serligum tiltøkum og loysnum í ferðsluni eru millum annað fólk við vánaligari hoyrn, fólk, sum hava torført við at kunna seg um, hvar tey eru stødd, fólk við vánaligum reaktiónsevnum og fólk við ovurviðkvæmi. Øll hesi mugu verða havd í huga, tá ið tiltøk skulu leggjast til rættis.



5. TILTØK FYRI ÁBÆRA FERÐSLU

Vegleiðandi fyrirsett mál:

- Algilt snið (fyrilit fyrir fólki, sum bera brek, og krøv um til dømis taktilar varningsteigar, vegleiðandi strikur og rampur)
- Strekki (eftir millum annað slag av vegi, ferðslu og tørvi)
- Gonguteigar
- Busssteðgipláss

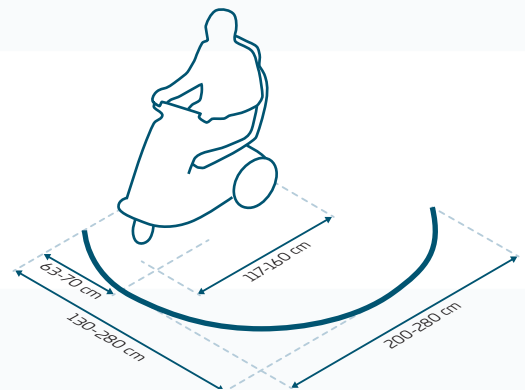
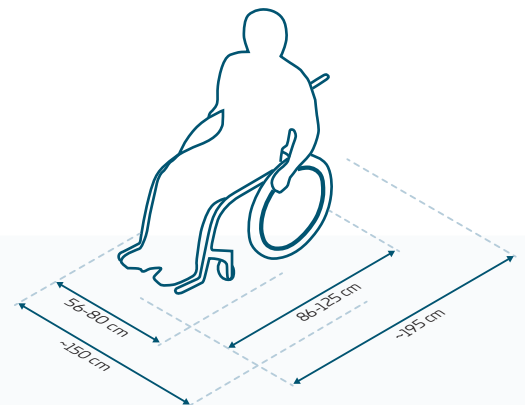
Atkoma fyrri øll

Illa gongd/í koyristóli

Illa gongd/í koyristóli vilja ongan ójavna hava á vegnum. Men av ferðslutrygðarávum eru til dømis kantsteinar framvegis neyðugir fyrri at skilja sundur ferðslubólkar. Trappur kunnu harumframt stytta um frástøðu hjá fólki til gongu.

Persónar, sum brúka hjálpartól við hjólum hava brúk fyrri hesum:

- Gongubreyt við javnari, men ikki hálar, samanhangi áleggning, og breiddin skal vera í minsta lagi breiddin á einum koyristóli/80 cm umframt so mikið breið, at tað ber til at mótast. Tað verður mælt til eina innanbreidd (mátað millum eitt nú handlistar) upp á í minsta lagi 1,5 m, annars treytað av ferðsluni á staðnum
- Ongan hæddarójavna, trappur ella trin
- Mesta tvørhall 25 ‰ / 1:40
- Mesta longdarhall 40 ‰ / 1:25 tó 50 ‰ / 1:20 til styttri rampu og 100 ‰ / 1:10 til kantsteinsrampu
- Stutt frástøða til sniðgjørd parkeringspláss
- Hjálparamboð og kontaktir skulu vera til taks
- Rampa í bussi og kantsteinur við busssteðgipláss
- Er longdarhallið omanfyri 40 ‰ / 1:25 verður mælt til handlistar og 1,5 m langar trappupallar fyrri hvørjar 50 cm, tað hækkar. Tað verður viðmælt at hava eina verju, um lendishallið er brattari enn 1:5.



Mynd 7: Týðandi mál fyrri koyristólsbrúkarar og el-koyristól (Vejdirektoratet 2017)

Fólk við sjónbreki

Fólk við sjónbreki finna veg og klára seg við at kunna seg um støðuna við natúrligum leiðbeinandi strípum, kantum v.m. Tey sjónveiku skulu kenna leiðbeinandi lutirnar aftur og fylgja teimum. Tað kann gerast við týðiliga at avmarka eitt øki til gonguøki við til dømis kantsteinum og áleggning, ið greitt bregður frá restini. Væl skapaðir mótsetningar til kringumstøður hjálpa fólki til gongu at vera á gongubreyt ella gøtu. Ofta er tørður á at leggja aftrat teimum leiðbeinandi strikunum og til dømis varskógva um trappur v.m. Av teirri orsök verður ofta ein taktil vegleiðingarskipan, har tað á áleggningini er ein munur, sum iljarnar føla ígjøgnum skósólan.

Taktil stýrisskipan

Ein taktil stýrisskipan kann býttast í varningsteigar og leiðbeinandi strípur:

- kunna merkjast við blindastavinum og fótunum
- síggjast, hava mótlit samanborið við umhvørvi
- hoyrast, tá ið stavurin nertur leysliga við ella rakar.

Taktileindir kunnu í høvuðsheitum vera úr:

- Granitti ella gróti
- Betong. Mælt verður til at brúka gott betong, eftirsum knappar slítast skjótt orsakað av kavarudding og sóping
- Metal. Á marknaðinum eru í lötuni bæði heil- og brotflísar at bora ella líma fastar. Brotflísar kunnu vera ein loysn, um ein skipan við leiðbeinandi strikum verður lögð omaná. Um metal verður brúkt, skal havast í huga, at:
 - tilfarið er gliðtrygt, eisini í regni og kava
 - um tilfarið er brotflísar ella líknandi í minni stykkjum, so skulu hesi verða ísett, so tey ikki losna í brúki
- Termoplast, ið er eitt slag av vegamerking. Hendan loysn kann brúkast sum fyribils loysn, og sum varandi loysn, um slit og nýtsla eru avmarkað.

Sum meginregla skal tað tilfar verða brúkt, sum hevur bestu haldgóðsku, tí parturin av álegggingini, sum stingur uppúr, slítist skjótt av kavarudding, sóping og øðrum.

Varningsteigar

Ein varningsteigur úti er eitt avmarkað stað, sum

í minsta lagi er 600 x 600 mm, og sum bæði í mótliti, hædd og mynstri á yvirflatu víkir týðiliga frá teimum umstøðum, sum hann er uppat.

Varningsteigar verða gjørdir við upplyftum, rundum knappum. Fyri at persónar, sum eru blindir ella ógvuliga sjónveikir, við blindastavi ella við fótunum skulu kunna merkja teir, skulu knapparnir verða evnaðir til við niðanfyrir nevndu mátum:

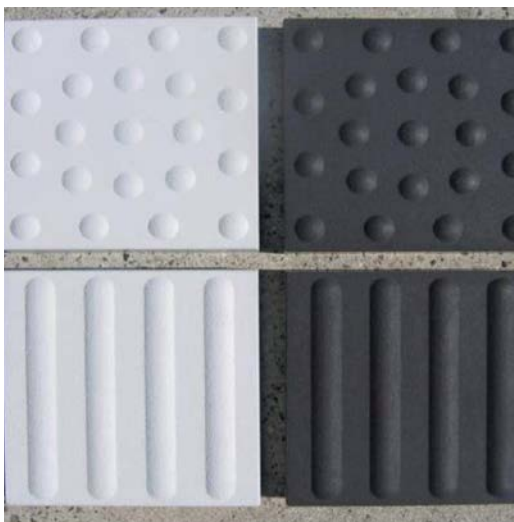
- 4-5 mm í hædd
- 25-35 mm í diametur
- 45-61 mm sínámillum glopp frá topppunkti til topppunkt

Varningsteigar verða brúktir til týðningarmiklar funktiónir, sum krevja uppmerksemi ella vísa á vanda, til dømis hæddarmun, við niðurgongd til trappu og við gonguteigar. Varningsteigar skulu vera í sambandi við byrjan og enda av eini leiðbeinandi striku, og í tí føri har kósín verður broytt, og har leiðbeinandi strikur krossast.

Leiðbeinandi strikur

Ein uttandura leiðbeinandi strikuskipan er ein taktil frámerking, sum vísir leið og bregður frá umstøðunum annars. Hon verður lögð sum vegleiðing og hjálp hjá sjónveikum persónum. Ein slík leiðbeinandi skipan er samansett av leiðbeinandi strikum og varningsteigum, sum:

- siga frá gongdini
- vísa veg frá A til B
- knýta saman krossvegir
- gera vart við serlig stöð, forðingar ella vandar



Mynd 8: Dømi um flísar við varningsteigi og leiðbeinandi strikum. (Udendørs ledelinje- og opmærksomhedsfliser på forpladser, perroner og perrontunnel, BaneDanmark og DSB, 2018).

Tað verður mælt til, at leiðbeinandi strikur fylgja hesi vegleiðing:

- 3-4 avlangar rimar, sum fylgja gonguleið. Har stórir vandi er fyri persónsskaða, mugu fýra rimar vera, sum til dømis við ein krossveg.
- útsíðan av rimum má vera í minsta lagi 26 cm, har tað eru fýra rimar, og 20 cm har tað eru trýggjar rimar
- hæddin skal vera 4-5 mm
- DS/ISO 21542 mælir til ein profil við fløtum toppi og einum halli upp á 45° ella ein sinusformaðan profil, kortini ber eisini til at brúka ein avrundaðan topp.
- Rimar, breidd og frástøða (rimar, sum hava flatan ella rundan topp)

- rimarnar skulu vera í minsta lagi 27 cm langar
- tað skulu vera í minsta lagi 30 mm ímillum rimar eftir longdini við atlitni at burturveiting

Standardmát fyri leiðbeinandi strikur er, at tær skulu vera 30 cm breiðar. Undir torgreiddum ferðsluumstøðum, og/ella har vandi er fyri ikki at varnast eina leiðbeinandi striku, kann breiddin økjast til 60 cm. Tað kunnu til dømis vera leiðbeinandi strikur, sum vísa veg til gonguteig, so tann sjónveiki hevur møguleika at peila seg rætt inn, har vegir krossast.

Atkomugrannskoðan

Viðmælt verður, at verkætlanir verða atkomugrannskoðaðar. Atkomugrannskoðan er ein skipað mannagongd til gransking av verkætlanum við atlitni at atkomu eftir somu meginreglum sum ferðslutrygdargrannskoðan. Endamálið er at innlima atkomu til fólk við skerdum førleika í allar ferðslu- og verklagsætlanir, longu tá ið tær eru á tekniborðinum. Mælt verður til at gera atkomugrannskoðan, stutt eftir at verkætlanin er farin í gongd, og at gera hetta fleiri ferðir undir allari verkætlanini.

Atkomugrannskoðan verður gjørd sambært meginreglunum í handbókini "Færdselsarealer for alle - Universelt design og tilgængelighed", Vejdirektoratet, 2017.

Tað ber til at lesa meira um algilt snið í m.a.

- Færdselsarealer for alle – universelt design og tilgængelighed, Vejdirektoratet, 2017
- Tilgængelighed for blinde og svagsynede, Dansk Blindesamfund, 2015
- Udendørs lede- og opmærksomhedsfliser, Banedanmark og DSB, 2018
- V129 Universell utforming av vegger og gater, Statens vegvesen, 2014

Strekki á landsveganetinum

Tvørprofilar á strekkjum á landsveganetinum millum bygdur er rímliga standardiserað, men teir eru sjálvandi broyttir og mentir við tíðini. Vanliga verða norskir veganormar brúktir til nýbygging, og tí hava nýggir vegir asfalteraða vegøksl. Men annars eru ikki nógv strekki millum bygdur, sum hava góðar umstøður til ábæra ferðslu. Har frástøðan millum bygdur er størri, eru færri fólk til gongu, og tí vera fá tiltøk gjørd til henda bólk - tey mugu ganga fram við vegnum úti í vegøkslini.

Har fleiri fólk ganga verður mælt til at hava gøtur við egnum farvegi. Ein møguleiki er at breiðka hesar og gera súkkklubreytir sum felagsbreyt.

Í byggdum øki er tað ymiskt, um gongubreyt er í aðrari ella báðum síðum ella eingin yvirhøvur. Tað er serliga við einbreytaðar vegir, at umstøðurnar hjá ábæru ferðsluni eru avmarkaðar. Hetta er eisini galdandi fyri tunlar og fleiri brúg, har bøttar umstøður kunnu hava stórar útreiðslur við sær.

Í nýggjum útgávum av norsku handbókini N100 eru krøv um umstøður til súkkklarar, alt eftir hvør hámarksferðin og ferðslunøgðin á landsvegnum er. Í Danmark er eisini vegleiðing gjørd, sum er grundað á ferð og ferðslunøgð. Tað verður framvegis viðmælt at brúka somu krøv og leiðreglur sum norskir normar til nýgerð av landsvegum.

Niðanfyrri eru nakrir normaltjørprofilar leysliga teknaðir. Hesir verða viðmæltir, tá ið landsvegir skulu dagførast. Tá ið profilarnir verða brúktir, skal fyrivarni verða havt fyri staðbundnum viðurskiftum, til dømis kann vera neyðugt at breiðka eitt sving.

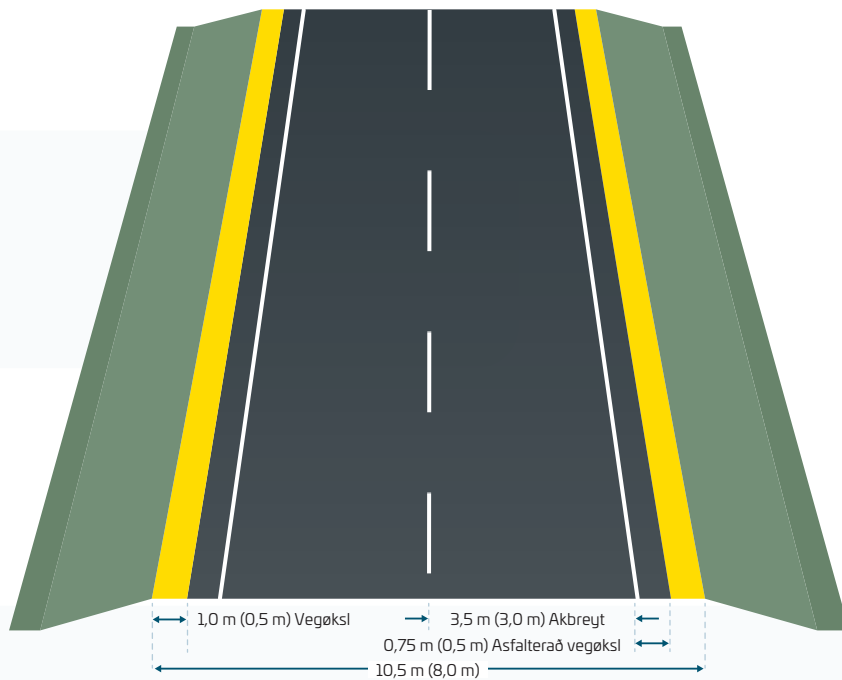
Á strekkjum við bilverju eigur frástøðan frá bilverju til súkkklubreytarkant at vera 0,5 m (í minsta lagi 0,3 m).

Millum bygdir

*Vegaprofilur 1 – Asfalterað vegøksl – Skeltað ferð
>50km/t*

Sum standard skulu allir landsvegir við tveimum breytum hava asfalteraða vegøksl, sum í minsta lagi er 0,5 m. Vegaprofilur 1 er ætlaður til øki við fáum súkkklarum. Hjá bæði súkkklarum og bilførarum økjast trygd og tryggileiki, tí at frástøðan til grúsið við vegjaðaran verður størri. Hvussu vegøksl og vegjaðari eru gjørd hevir stóra ávirkan á ferðslutrygdina

á vegnum. Um eitt akfar kemur út í vegøkslina, er vandi fyri, at førarin missir harradømið – serliga um vegøkslin ikki er hildin við líka. Ofta síggja vit eyr og smásteinar liggja á øki, har eingin bilferðsla er, og tí kann tað vera órógvandi at súkkla á asfalteraðu vegøkslini. Tí mugu hesi øki reinsast eftir tørvi, tað er galdandi fyri allar vegaprofilar.



Mynd 9: Vegaprofilur 1. Máluni í () klombrum eru viðmæld sum lægsta mark fyri breidd. Tó verða koyribreytir smalri enn 3,25 m ikki viðmældar á vegum við nógvari tungari ferðslu, ella har tað koyra fleiri enn 500 akfør/samdøgur.

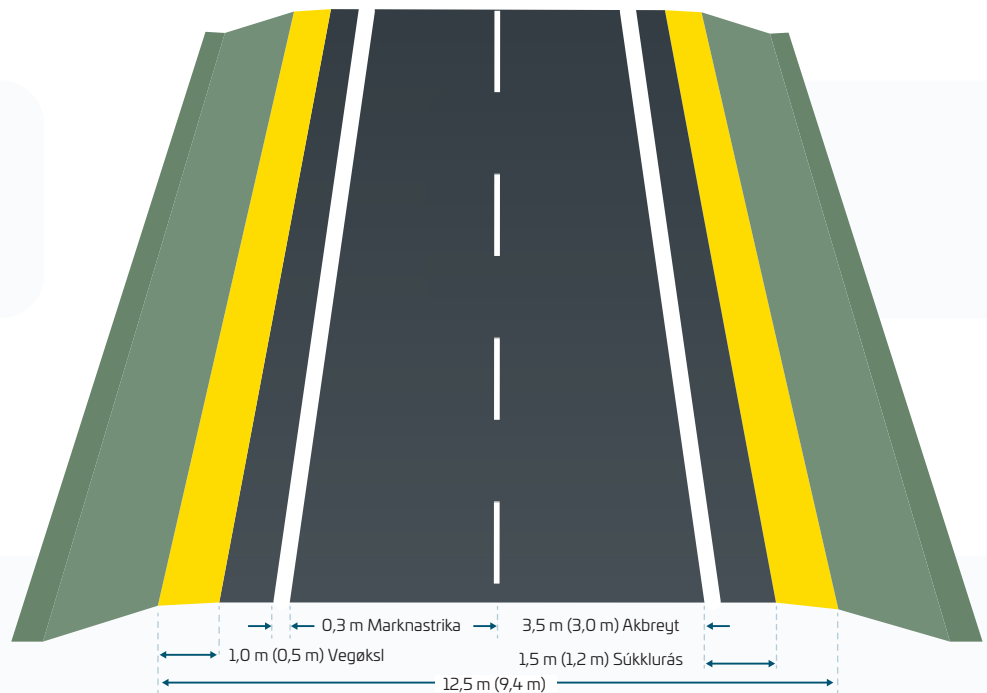


Mynd 10: Kantstrikur á Hvítanesvegnum í Tórshavn (Google Street)500 akfør/samdøgur.

Vegaprofilur 2- Súkkurás – skeltað ferð > 50 km/t

Á landsvegnum har tað er súkkulferðsla – ella har tað er møguleiki fyri tí – skal í minsta lagi vera ein súkkulrás, sum er 1,2 m (íroknað kantstriku). Har lendi og umhvørvi á einum longri strekki loyva tí, eigur vegaprofilur 3 at verða gjørdur.

Sambært ferðslulógini skulu súkkul og prutl brúka súkkulrás, og tað er forboðið at parkera á súkkulrásini.



Mynd 11: Vegaprofilur 2. Málini í () klombrum eru viðmæld sum lægsta mark fyri breidd. Tó verða koyribreytir smalri enn 3,25 m ikki viðmældar á vegum við nógvari tungari ferðslu, ella har tað koyra fleiri enn 500 akfør/samdøgur.

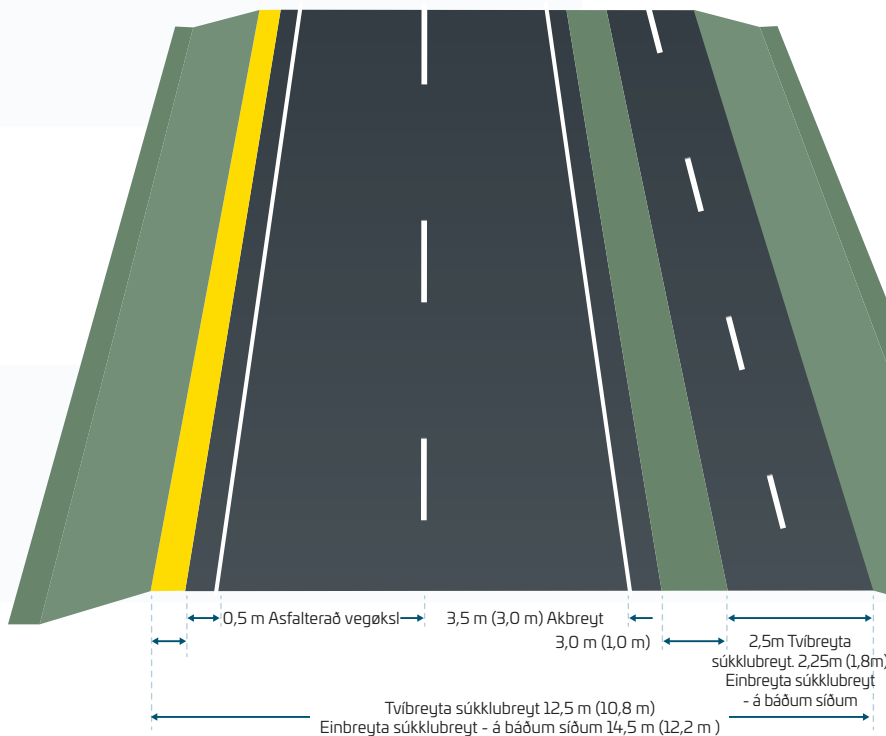
Vegaprofilur 3 – Ein- ella tvívegis súkklubreyt – skeltað ferð >50 km/t

Á strekkjum við nógvari ferðslu ella har tað er vánaligt súni (nógv sving og nógvur brekkur) verður viðmælt at gera súkklubreyt við eini marknars, sum er 3,0 m. Um ein einvegis súkklubreyt verður gjørd, skal breyt vera á báðum síðum av vegnum. Á strekkjum millum bygdir, sum eru á somu megin vegin, sum til dømis Hósvík og Hvalvík, ber til at gera tvívegis súkklubreyt, so tað at fara yvir um landsvegin verður gjørt sum minst. Serligt upperksemi krevst tó við vegaibinding, har tvívegis súkkluferðsla kann elva til trupulleikar.

Um ein í staðin fyri vil hava tvívegis felagsbreyt, sum fólk til gongu eisini kunnu brúka, so skal breiddin á henni vera í minsta lagi 3,0 m.

Um markið millum koyribreyt og gøtu er minni enn 1,5 m, skulu serlig tiltøk setast í verk fyri at verja ábæru ferðsluna á breytini. Hetta kann gerast við til dømis at seta upp hegn, bilverju ella eyka kantpelar.

Tó verða koyribreytir smalri enn 3,25 m ikki viðmældar á vegum við nógvari tungari ferðslu, ella har tað koyra fleiri enn 500 akfør/samdøgur.



Mynd 12: Vegaprofilur 3: Myndin vísir eina tvívegis súkklubreyt. Um einvegis súkklubreyt verður gjørd, so skal súkklubreyt vera báðumegin vegin. Málini í () klombrum eru viðmæld sum lægsta mark fyri breidd. Tó verða koyribreytir smalri enn 3,25 m ikki viðmældar á vegum við nógvari tungari ferðslu, ella har tað koyra fleiri enn 500 akfør/samdøgur

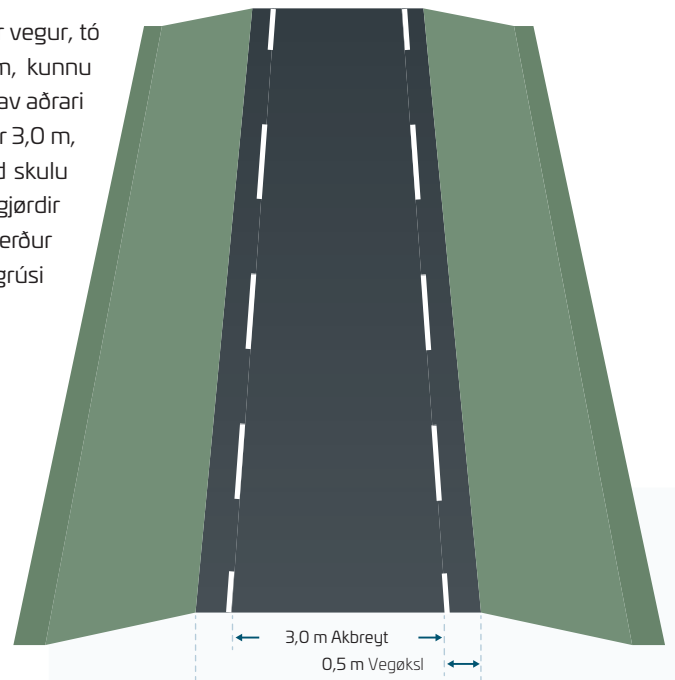


Mynd 13: Tvívegis gøta við Velbastaðvegin í Tórshavn (mátini eru tó ikki røtt) (Google Street)

Vegaprofilur 4 – Einbreytaður vegur – skeltað ferð ≤ 80 km/t

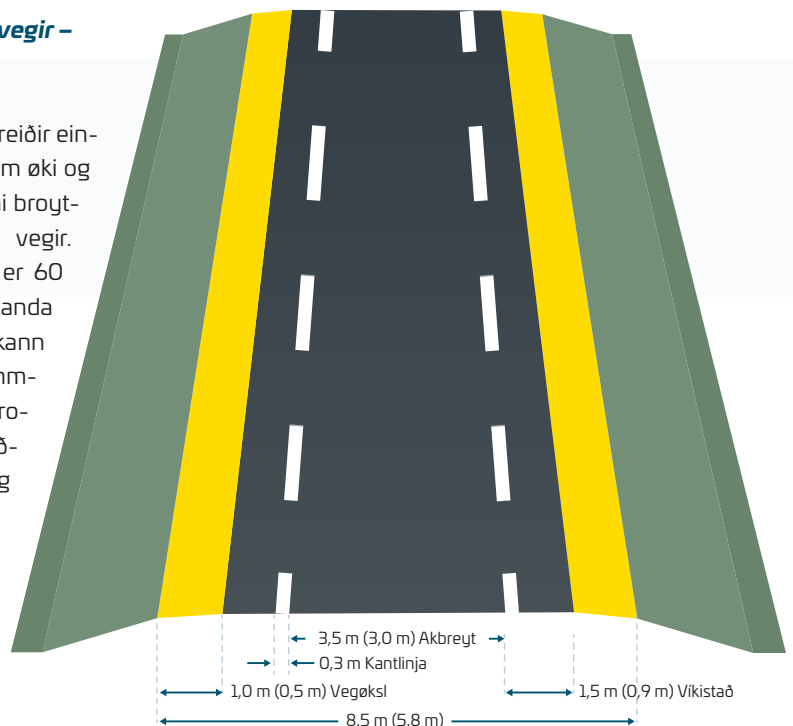
Á strekkjum har tað bara er einbreytaður vegur, tó við víkiplássum við jøvnum millumbilum, kunnu ábær ferðandi lættliga kenna seg kroyst av aðrari ferðslu. Tó eru vegastrekki, sum eru undir 3,0 m, og sum ikki hava vegøksl. Sum standard skulu einbreytaðir vegir í minsta lagi vera gjørdir eftir vegaprofilu 4. Um tað er møguligt, verður viðmælt at víðka profilin við vegøksl við grúsi á báðum síðum.

Mynd 14: Vegaprofilur 4. Viðmæli um minsta mark fyri profili til einbreytaðar vegir. Sýnið at mæta mótkoyrandi ferðslu skal vera trygt. Harumframt er tað best, um møguligt er at hava vegøksl í báðum síðum.



Vegaprofilur 5 – 2-minus-1 vegir – skeltað ferð ≤ 60 km/t

Smalir tvíbreytaðir vegir ella breiðir einbreytaðir vegir - bæði í bygdum øki og uttanfyri - kunnu við fyrimuni broytast til sokallaðar 2-minus-1 vegir. Treytin er, at hámarksferðin er 60 km/t ella minni, og tað bert standa fáir bilar parkeraðir. Profilurin kann eisini gerast har, sum tað frammanundan er gongubreyt, um profilurin annars lýkur krøvini niðanfyrri viðvíkjandi koyribreyt og víkiplássi.



Mynd 15: Vegaprofilur 5. Mát í () klombrum eru tey mát, sum verða viðmælt sum minsta krav til breidd. Viðmælt verður, at hámarksferðin er 60 km/t ella minni, og sýnið at mæta øðrum skal tryggjast.



Mynd 16: 2-minus-1 vegur í Vági (foroyakort.fo)

Býir og bygdir

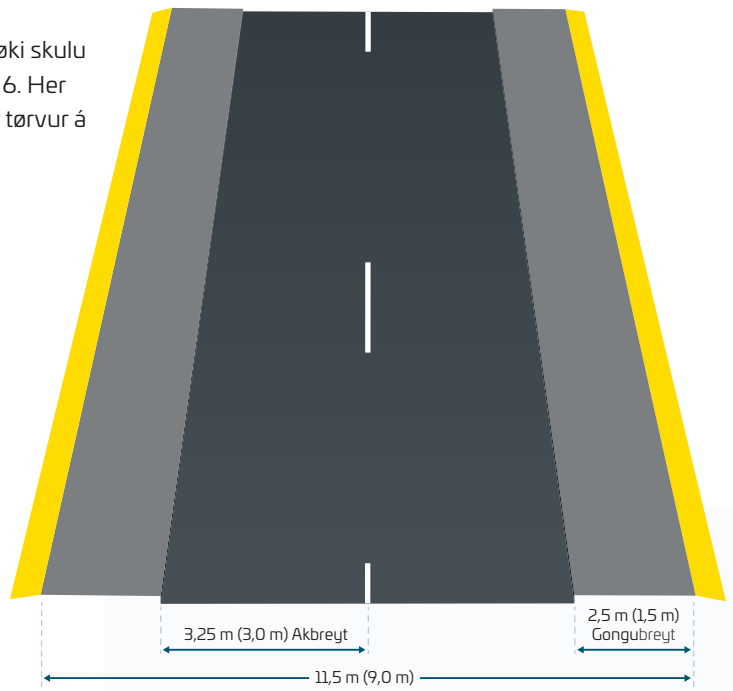
Meginreglan er, at í bygdum øki skulu gongu- og súkklubreytir vera. Á ávísum teinum í bygdum øki er bert tørvur á gongubreyt øðrumegin. So verður

tvørprofilurin niðanfyri tað smali. Eingir profilar eru til einbreytaðar vegir gjøgnum bygdir, men her verður mælt til vegaprofil 5 "2-minus-1 vegir".

Vegaprofilur 6 – Gongubreyt - skeltað ferð ≤ 50 km/t

Tvíbreytaðir landsvegir í byggdum øki skulu sum minsta krav fylgja vegaprofili 6. Her skal stöðga takast til, um tað bert er tørvur á gongubreyt í aðrari síðuni.

Mynd 17: Vegaprofilur 6. Mát í () klombrum eru tey mát, sum verða viðmælt sum minsta krav til breidd. Tó verður ikki viðmælt, at breidd á koyribreyt er 3,0 m, har meginparturin er tung ferðsla.

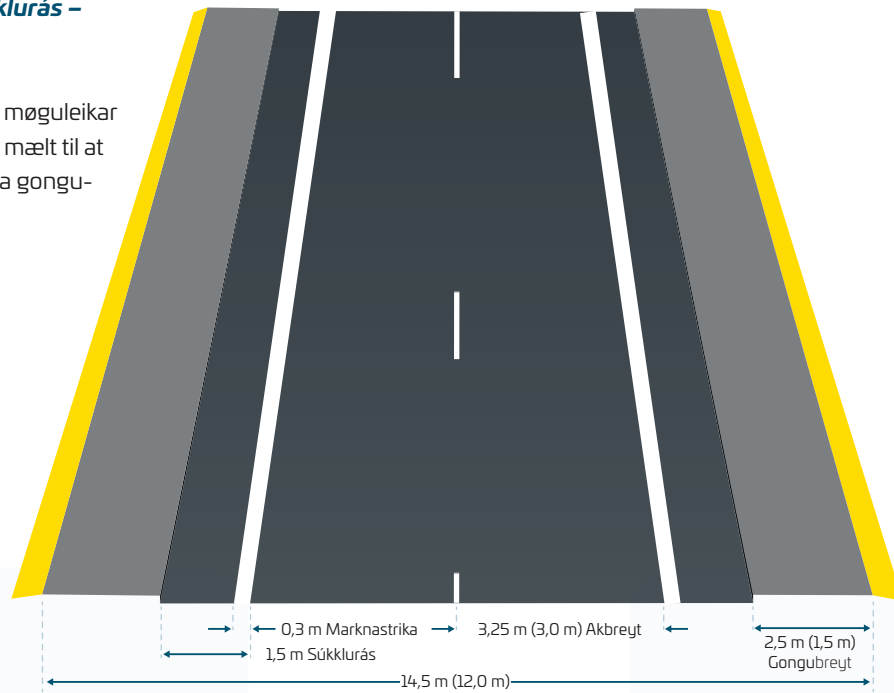


Mynd 18: Gongubreyt øðrumegin á Sandi (Google Street)

Vegaprofilur 7 – Gongu- og súkkurás – skeltað ferð ≤ 50 km/t

Har súkkluferðsla er, ella ónýttir móguleikar fyri øktari súkkluferðslu eru, verður mælt til at brúka vegaprofil 7. Tað ber til at gera gongubreyt øðrumegin.

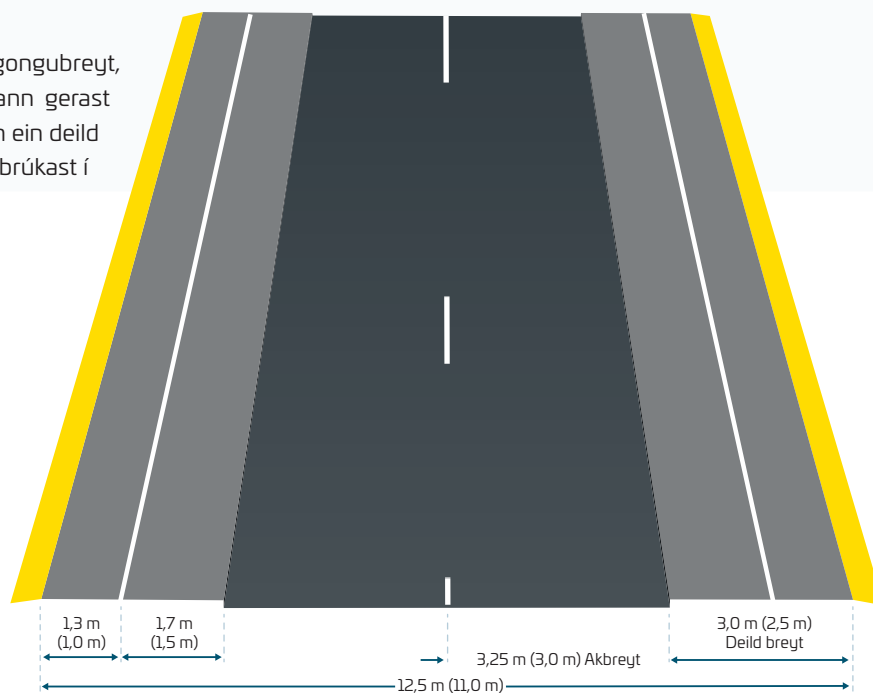
Mynd 19: Vegaprofilur 7 Mát í () klombrum eru tey mát, sum verða viðmælt sum minsta krav til breidd. Tó verður ikki viðmælt, at breidd á koyribreyt er 3,0 m har meginparturin er tung ferðsla.



Vegaprofilur 8 – Tvíbýtt breyt – skeltað ferð ≤ 50 km/t

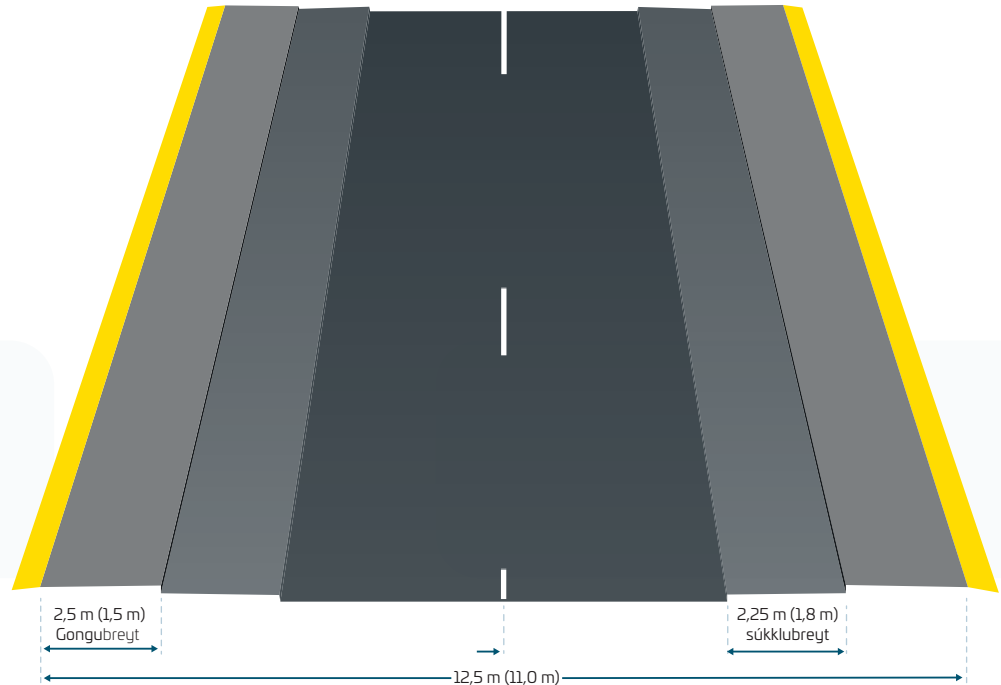
Har tað frammanundan er breið gongubreyt, ella hon uttan stórvegis inntriv kann gerast breiðari, kann hon verða merkt sum ein deild breyt. Hesin vegaprofilur skal bert brúkast í tí føri, har tað eru fá fólk til gongu.

Mynd 20: Vegaprofilur 8. Mát í () klombrum eru tey mát, sum verða viðmælt sum minsta krav til breidd. Tó verður ikki viðmælt, at breidd á koyribreyt er 3,0 m har meginparturin er tung ferðsla.



Vegaprofilur 9 - Súkkubreytir/gongubreytir - skeltað ferð ≤ 50 km/t

Í bújum og bygdum við nógvum bilum og ábærari ferðslu bæði til gongu og á súkklu eiga vegaprofilur 9 at verða gjørdur.



Mynd 21: Vegaprofilur 9. Mát í () klombrum eru tey mát, sum verða viðmælt sum minsta krav til breidd. Koyribreytir, sum eru 3,0 m, verða ikki viðmældar, har meginparturin er tung ferðsla.

Tað ber til at lesa meira um millum annað strekki og tværprofilar í:

- Autoværn og tilhørende udstyr, Vejdirektoratet, 2021
- Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014
- N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen, 2022
- N101 Rekkverk og vegens sideområder, Statens Vegvesen, 2014
- Planlægning af veje og stier åbent land, Vejdirektoratet, 2019
- Tværprofiler i byer, Vejdirektoratet 2019
- Tværprofiler i åbent land, Vejdirektoratet, 2021
- V122 Sykkelhåndbok, Statens vegvesen, 2014

Tunlar

Í lätuni er loyvt bæði at súkkla og ganga ígjøgnum allar tunlar í Føroyum (Eystur- og Sandoyartunnilin undantiknir). Kortini eru ongar umstøður til ábæra ferðslu, og tað er ikki pláss fyri súkkubreyt og gongubreyt. Súkkklarar verða partur av vanligu ferðsluni, og fólk til gongu kunnu fyri tað mesta ganga úti í vegøkslini.

Tað er forboðið at yvirhála í tunlum, men vanlig er loyvt at koyra fram um súkklu og minni prutl við tveimum hjólum.

Hóast vandin fyri ferðsluvanlukku á súkklu í tunlum ikki er kannaður, hevur súkkling í tunlum allarhelst nógv størri váða við sær enn tað at súkkla á alfaravegi. Í Noregi verður mælt til, at fólk til gongu og á súkklu um dagin verða leidd aðrar rutur. Um tað skal vera loyvt ábærari ferðslu at fara gjøgnum tunlar, eru ymiskar treytir ásettar, herímillum greiður skilnaður við bilverju, ljós og krøv um luftgóðsku.

Talvan niðanfyrri ásetur krøv fyri tvíbreytaðar tunlar, har ábær ferðsla sum útgangsstøði kann vera partur av blandaðu ferðsluni. Tó skulu tunlarnir hava gott ljós – serliga við tunnismunnan – harafturat ventilatiún.

Norsk tunnlskrøv

Longd (m)	ÁFS (akfær/ samdøgur)	Hámarksferð (km/t)
< 500	< 8.000	70 eller 80
	< 10.000	≤ 60
500 – 2.000	< 4.000	70 eller 80
	< 8.000	≤ 60
2.000 – 4.000	< 1.500	70 eller 80
	< 3.000	≤ 60

Talva 4: Viðmældar treytir fyri tunlar, har ábær ferðsla kann vera loyvd. Kelda: (V122, Sykkelhåndboka, Statens vegvesen, 2014)

Einbreytaðu tunlarnir hava lutfalsliga lítt ferðslu, og ferðin er lægri. Undir slíkum umstøðum kunnu súkklarar vera saman við aðrari ferðslu, tó bert um ljósið í tunlinum er gott.

Í Noregi eru royndir gjordar við eini ávaringarskipan (A21- talvu – “Súkklarar” ella A99-skelti “Annar vandi”, við undirskelti “Súkklari í tunli”), sum súkklari virkir við at trústa á knøttin, áðrenn hann súkklar inn í tunnilin, so koyrandi gerast varug við, at súkklari er í tunlinum.

Tiltakið við “súkkluknøtti” er eitt rættiliga biligt tiltak. Knøtturin skal setast soleiðis, at hann er lættur bæði at fáa eyga á og trústa á. Á einum stað, har tað bæði er trygt og natúrligt fyri súkklarar at steðga á. Fleiri knøttir kunnu eisini setast upp inni í tunlinum, til dømis við tey ávaringarskeltini, sum lýsa, tað veldst um, hvussu langur tunnilin er.



Mynd 23: A99-skelti við undirskelti, sum ávarar koyrandi um súkklarar í tunlinum

Súkklarar í tunlinum

Ein eftirmeting frá Statens Vegvesen 2017 vísir, at skipanin riggar sum ætlað bæði fyri súkklar og bilar, og at súkklararir kennir seg tryggari. Tó er ítøkilig ávirkan á atferð ella trygd ikki eftirmett. Tað ber til at lesa meira um ábæra ferðslu í tunlum í m.a.:

- N500 Vegtunneler, Statens vegvesen, 2022
- Sykling i tunnel, rapport nr. 257, Statens vegvesen, 2016
- V122, Sykkelhåndboka, Statens vegvesen, 2014



Mynd 22: “Súkkluknøttur” (Halvor Forlgerø, NRK)

Lendið báðumegin – eisini brýr

Har vandi er fyri at detta skal verja setast upp. Endamálið við verju er at forða fyri, at fólk fáa skaða, av tí at tey detta, og jarðarmunur er.

Vit mæla til:

- at gera eina verju har vandi er fyri at detta meira enn 1 m niður
- at rimaverkið skal verja fólk. Ein persónsvernd skal vera í minsta lagi 120 cm høg.
- Persónsverjan er ofta liggjandi bjálki í tilskil-aðari hædd.
- at rimaverk fram við gongubreyt eiga at verða gjørd, og har tað er neyðugt, eigur at verða útfyllt og jarðarmunurin javnaður. Tað er ikki neyðugt at javna jarðarmun fram við súkkubreyt, har ikki er loyvt at ganga.

Hesar vandastøður eiga at vera tryggjaðar við rimaverki, um frástøðan til gongu- súkkubreyt er minni enn 1,5 m:

- langar og brattar brekkur, brattari enn 1:3 og hægri enn 2 m
- jarðarmunur reystari enn 1:1,5 og hægri enn 1 m
- áir, vøtn og strandaøki, har tað er djúpari enn 0,5 m á flóð
- hvassir hamarsklettur - har vandi er fyri at detta oman
- aðrir møguligir vandar, sum við nærri kanning hava víst, at staðbundin viðurskifti krevja rimaverk

Tað er sera umráðandi at hava rimaverk við handlista, tá ið hallið fram við vegnum er 40‰.

Endamálið við handlistum er at hjálpa teimum, sum eru kropsliga illa fyri at koma fram ella tryggja umstøður soleiðis, at tey ikki detta. Bæði blind og sjónveik brúka handlista sum natúrligan

vegvisara. Har kravið er, at øll skulu hava atgongd, verður viðmælt at hava tveir handlistar ávikavist 80-90 cm og 60-70 cm oman fyri lendið.

Galdandi fyri brýr við gongu-, súkklu- ella ríðingarbreyt:

- Gongu- og súkkubreytir skulu hava somu breidd á allari brúnni. Breidd á gongubreyt skal vera í minsta lagi 2,5 m. Um tað ikki ber til at hava neyðugu breiddina, eigur at vera umhugsað at gera gøtubrúgv fyri seg.
- Við brýr, har ábær ferðsla ikki er atskilt frá bilferðslu við bilverju á brúnni, skal bilverja á brúnni setast upp á kantbjálkar, so hon eisini virkar sum rimaverk.
- Har ríðingarbreyt er eftir brúnni, eigur ovara persónsverja at vera í minsta lagi 1,8 m oman fyri hæddina á farvegnum. Har rimaverk verða sett upp fram við gongu-, súkklu- og ríðingarbreyt eigur rimaverkið at hava eina persónsverju bæði í 120 cm og 180 cm hædd.

Meira um lendi framvið er til dømis at finna her:

- Autoværn og tilhørende udstyr, Vejdirektoratet, 2021
- Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014
- Håndbog i cykeltrafik, Celis Consult. 2014
- N100 Veg- og gateudforming, Statens vegvesen, 2022
- N101 Rekkverk og vegens sideområder, Statens Vegvesen, 2014
- Planlægning af veje og stier i åbent land, Vejdirektoratet, 2019
- Tværprofiler i byer, Vejdirektoratet 2019
- Tværprofiler i åbent land, Vejdirektoratet, 2021
- Vejtekniske løsninger for cyklistere, Vejdirektoratet, 2020



Mynd 24: Gongubrúgv í Vestmanna, sum varð gjørd fyri at at betra um ferðslutrygdina hjá ábærum ferðandi (Google Street)

Krossbreytir

Krossbreytir kunnu koma fyrri á vegastrekkjum, við krossveg ella rundkoyring. Ofta vera krossbreytir settar í samband við at fara yvir um ein størri veg, men í veruleikanum eru tær flestu krossbreytirnar fram við vegum, sum eru upp at innkoyringum og minni kommunalum og privatum vegum. Hagfrøðiliga elva krossbreytir til flestu trupulleikar, tí har koma ólukkan við ábærum ferðandi oftast fyrri.

Tá ið ein meting av stöðum, har gongu- og súkklu-breytir fara yvir um ein veg, verður gjørd, eigur ein heildarlýsing av øllum veganetinum at verða tikin við. Kortini verður m.a. viðmælt at kanna slag av vegi, funktiión, standard, hámarksferð og umstøður. Í býum og bygðum verður gingið út frá, at eitt skipað samanhangandi kervi til fólk til gongu longu er til, og at tað eggjar fólk at ganga.

Krossbreytir við ongum gonguteigi

Til ber at gera sokallaðar ferðsluoyggjar, har ábær ferðsla fer yvir um vegin, tí tær fáa móguliga ferðina niður og virka fyribyrgjandi. Hetta kann vera, har gonguteigar ella aðrir mátar eru at fara yvir um, verða mettir at vera óegnaðir.

Fólk til gongu hava víkiskyldu og skulu fara yvir um vegin, tá ið eitt glopp er í ferðsluni.

Støðini, har ábæra ferðslan skal yvirum, skulu gerast soleiðis, at tey antin hava eina inn- ella útsíðu-

rampu millum gongu/súkklu- og koyribreyt. Ábæra ferðslan kann eisini fara yvirum á yvirflatu, sum er eitt sindur hægri, soleiðis at síðan á kantsteinunum er sjónlig og víkir frá vegnum.

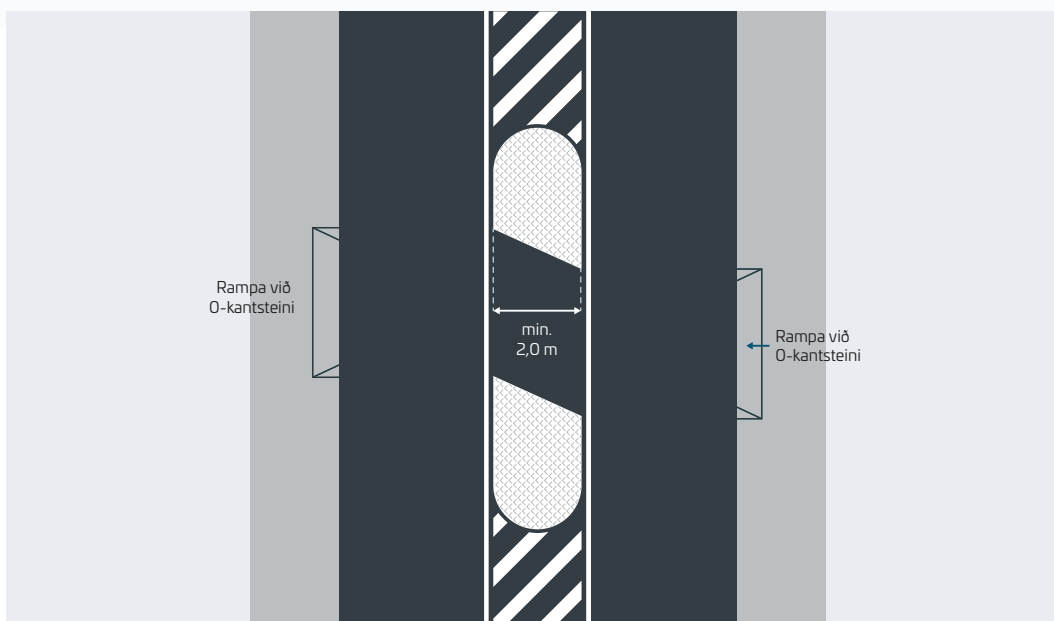
Viðvíkjandi blindum og sjónveikum verður mælt frá at brúka taktila álegging, tí tað kann mistakast við gonguteig, og tað verður mett sum vandamikið, at blind skulu hava víkiskyldu fyrri koyrandi ferðslu, sum tey ikki kunnu síggja og kanska heldur ikki hoyra (súkkclarar og el-bilar). Tí er umráðandi at kanna, um vandi er fyrri mis-skiljing, tá ið ferðsluoyggjar ella onnur óskipað stuðulspunkt fyrri ábær ferðandi, sum skulu yvir um vegin, verða gjørd.

Gonguteigar

Tá ið farið verður undir at gera ein gonguteig við eitt strekki, sum liggur opið (sum ikki er knýtt at krossvegi ella rundkoyring) er vanligt, at fólk til gongu eru miðsavnað á einum stað, og ferðslumongdin á staðnum ger tað torført at fara yvirum.

Ein gonguteigur verður bert gjørdur, um tað eru nógv fólk til gongu, ella at tey fara at vera nógv, sum vilja yvir um vegin, og har tað í ein vissan mun ber til at beina fólk til gongu fram við vegnum yvir til gonguteigin.

Tá ið ein nýggjur gonguteigur skal gerast, ella tá støða skal takast til, um tann, sum er frammanundan, skal varðveitast, eiga hesi viðurskifti at verða tikin við í metingina:



Mynd 25: Vegleiðandi tekning við meginreglum fyrri ferðsluoyggj við vinkli, so fólk til gongu, sum fara yvirum, hava betri útsýni móti ferðsluleiðini.



Mynd 26: Ferðsluoyggj við Velbastaðvegin í Tórshavn. (Google Street)

- ferð hjá flestu koyrandi (85%)
 - hámarksferð
 - ferðslan á staðnum, og hvussu stórir partur er tung ferðsla
 - tal av teimum, sum fara yvir um í meldurtíð
 - fyrilit fyri bólkum við serligum tørvi (skúlabørn, eldri og fólk við skerdum færleika)
 - annar móguleiki at fara yvirum
 - onnur staðbundin viðurskifti (til dømis útsýni og yvirlit yvir umstøður)
 - um gonguteigur er partur av einum yvirskipaðum breytarneti
- Útgjördir við eini oyggj, sum ger tað móguligt hjá ábærum ferðandi at fara yvir um vegin í tveimum stigum og/ella teir verða gjördir sum yvirumfaringar við hevjaðari flatu.
- fyrri at økja um uppmerksemi ber til at seta sokallað torontoblunk upp við gonguteigin
 - gonguteigur kann signalstýrast. Vanliga verða signalreguleraðar yvirumfaringar gjørdar, har nevnda loysn við oyggj í miðjuni ikki er nóg góð
 - tað er týðningarmikið, at gonguteigur hefur gongubreyt, gøtu ella øki uttan fyri koyriveg (stað at bíða við) báðumegin vegin, og haraftrat pláss til tey í koyristóli at flyta seg. Arbeiðast skal eisini fram ímóti at gera gonguteig, har tað er natúrligt fyri tey flestu til gongu at fara yvir um vegin.

Mæla til gonguteig sum part av breytarneti og sum framkomutiltak fyri fólk til gongu á vegum við sera nógvari ferðslu.

Nýggir gonguteigar verða ikki gjördir, har ferðin er 60 km/t ella meira. Um góðkenda hámarksferðin ikki fer upp um 45 km/t, kann gonguteigur gerast við rundkoyringar og signalstýrdar krossvegir

Alment galdandi tilráðingar fyri gonguteigar eru:

- gonguteigar skulu hava gott ljós
- gonguteigar, sum standa burturfrá, kunnu vera

Mælt verður til, at treytirnar fyri at gera signalstýrdar gonguteigar, verða hesar:

- Serligur vandi fyri ólukkan. Skráseting hefur staðfest ávíst slag av vanlukkum, sum væntandi kunnu fyrbyggjast ella fækka, um signalstýring verður nýtt.
- Nærindis skúlum, øðrum stovnum og stór-

Skeltað ferð	ÁFS	< 2.000		2.000 – 8.000		> 8.000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	Fara yvir um í meldurtíð						
30 km/t		Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
40 km/t		Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
50 km/t		Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
60 km/t		Red	Red	Red	Red	Red	Red

Talva 5: Tilmæli um treytir viðvíkjandi ferð og ferðslumongd, tá ið nýggir gonguteigar verða gjördir. Kelda: ándbók V127, Kryssingssteder for gående, Statens Vegvesen 2017

- Mæla ikki til gonguteig. Tað eigur at vera hugsað um atkomu hjá fólk til gongu, sum hava serligan tør.
- Mæla til gonguteig sum part av breytarneti og sum framkomutiltak fyri fólk til gongu á vegum við sera nógvari ferðslu.
- Nýggir gonguteigar verða ikki gjördir, har ferðin er 60 km/t ella meira. Um góðkenda hámarksferðin ikki fer upp um 45 km/t, kann gonguteigur gerast við rundkoyringar og signalstýrdar krossvegir



Mynd 27: Gonguteigur undir Gætueiði har tað bert er gongubreyt øðrumegin og smøl vegøksl við bilverju hinumegin. Merkingin er slitin upp og ikki natúrligt at fara yvirum.

um arbeiðsplásssum o.s.fr. kunnu serligar umstøður gera seg galdandi, til dømis nógv ábær ferðandi gjøgnum stutt tíðarbil ella serliga viðkvom ferðandi.

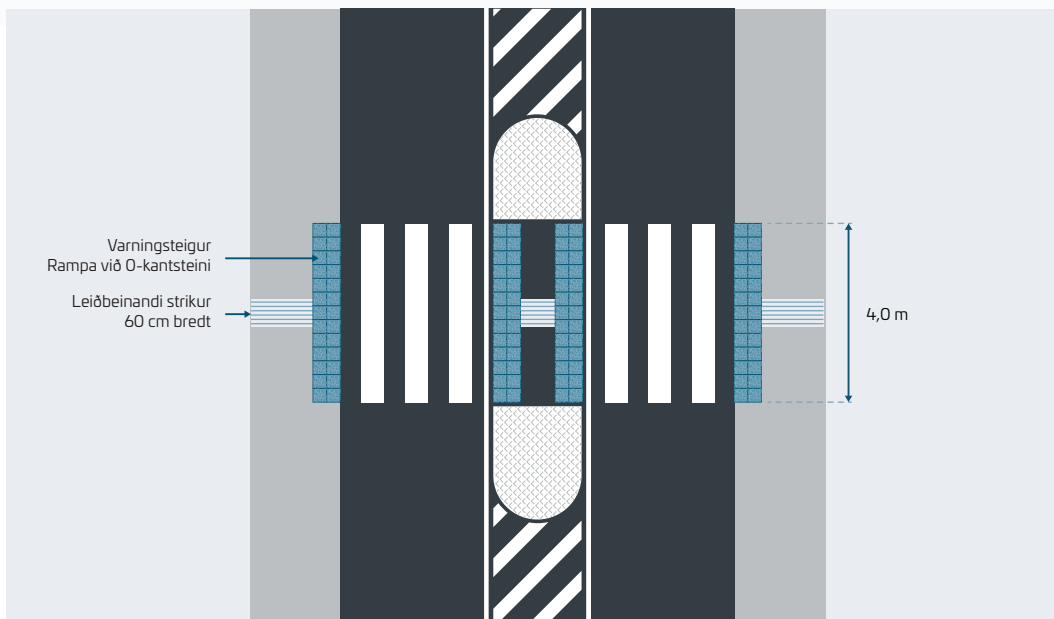
- Við krossveg við skipaðari víkiskyldu eigur gonguteigurin vanliga at vera, har fólk aloftast ganga og undir øllum umstøðum at vera so tætt við krossvegin, so ferðandi, sum skulu snara, av sær sjálvum koma eftir, at tað er partur av krossvegunum.
- Við virðing fyri teimum, sum hava sjónbrek, eiga minst 90 cm av teiginum at vera á einum rættlinjaðum parti á kantsteininum. Tað er sera týðningarmikið í teimum førum, har tað eru leiðbeinandi strikur, tí fólk við sjónbrenki brúka kantstein sum vegvísara.
- MEGD og herundir Føroya Blindafelag mælir til at gera hóskandi gonguteigar, har besta leið millum gongu- og koyribreyt er við einari

rampu við varningsteigi og O-kantsteini. Tað er øðrvísi enn tað, sum til dømis norskir normar viðmæla og siga: at sjónliga síðan á kantsteini skal vera á 2 cm upp frá vegnum. Her varð hugsað, at tey blindu ikki altíð kundu føla ein so lágan kantstein við blindastavinum, og tey í koyristóli kundu hava trupulleikar av kantinum.

Gonguteigar í rundkoyring

Í rundkoyring kunnu blind og sjónveik hava torført við at kunna seg um leiðina. Tað er lutvíst tí, at tað er torført hjá teimum at meta, um ein bilur heldur fram at koyra í rundkoyringini ella velur eina frá-koyring, har tann blindi stendur, og lutvíst tí tey hava trupulleikar við sjálv at finna veg.

Tessvegna er týðningarmikið at tryggja, at akfør hava lága ferð, tá ið teir koyra út/inn í annan veg,



Mynd 28: Tekning, ið lýsir grundreglurnar fyri taktila áleggning á vegastreki við ferðsluoyggj. Við krossveg skal gonguteigurin vera í minsta lagi 2,5 m breiður.

serliga í rundkoyring, har blind og sjónveik eru partur av ferðsluni.

Haraftrat eigur gongubreyt við leiðbeinandi strikum at verða gjørd allan vegin runt í rundkoyringini, og har, sum fólk fara yvirum, t.v.s. við gonguteigarnar, eigur taktil merking við varningsteigi og leiðbeinandi strikum at vera.

Ljós við gonguteigar

Gonguteigar skulu vera væl upplýstir. Antin við vanligum gøtuljósi ella hava serligan ljósbúnað.

- Við vegir, sum eru upplýstir við lægri styrki enn 7 lux, og á óupplýstum vegi, skal ljósið á gonguteigum, har koyribreytin er, vera upplýst við 30 lux.
- Á vegum, ið eru upplýstir við meira enn 7 lux, skulu bert gonguteigar á vandafullum støðum vera upplýstir. Tað kann vera á gonguteigi á opnum strekki.
- Fyri at tryggja, at ábær ferðandi gerast varug við gonguteig, skal tað vera skeltað, merkt og upplýst rætt og haldast við líka. Niðanfyrir sæst, hvar talvan, sum vísir á, hvar gonguteigurin er (E17), skal setast upp.

Ferðsluljós við krossveg

Tað er bert ein signalstýrdur krossvegur á landsveganetinum. Við tí í huga verða almennar leiðreglur um hetta ikki gjørdar í hesum hefti.

Signalútbúnaðurin í Hvítanesvegnum eigur at

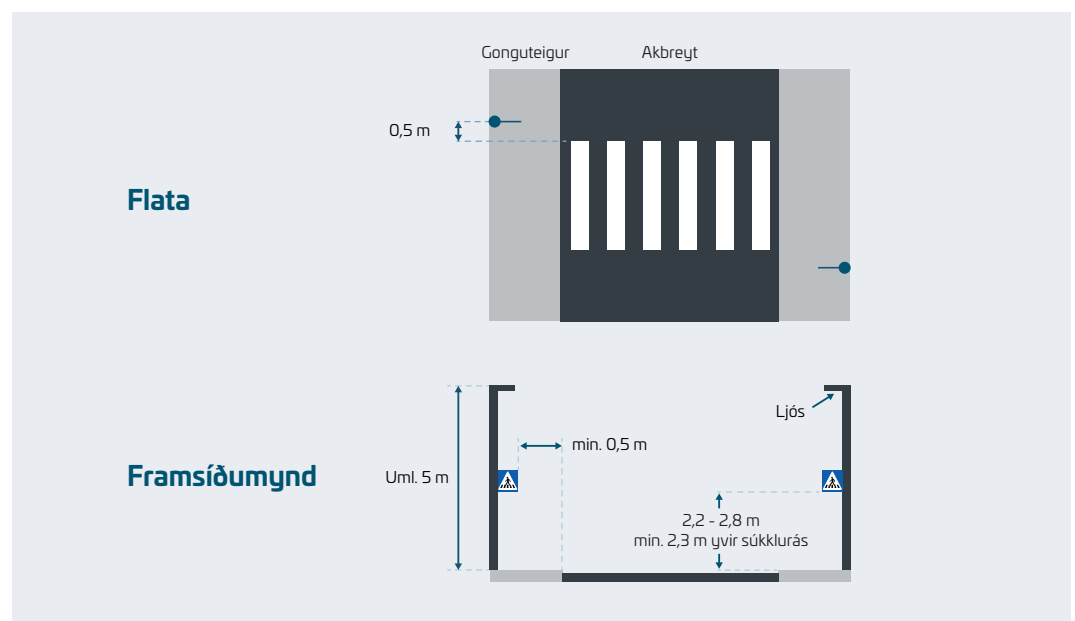
verða gjørdur tíðarhóskandi við til dømis gongubreyt eftir algildum sniði, m.a. við taktilari áleggning, og støða viðvíkjandi ljóðsignali eigur at verða tikin. Tann blindi brúkar ljóðsignali bæði til signalskifti og at finna og kunna seg um leið. Knøttar til fólk til gongu at trústa á finnast eisini við ristifunku, so sjónveik og deyv kunnu føla, um signalútbúnaðurin gevur reytt ella grønt signal.



Mynd 30: Gonguteigur á krossvegnum við Hvítanesveg, Tórshavn

Yvirumfering uttan jarðarmun

Á strekkjum við hámarksferð, sum er oman fyri 60 km/t, har ábær ferðandi hava tørv á at fara yvir um vegin, eigur farleið við ongum jarðarmuni at verða gjørd. Hetta kann gerast við vegasmogu ella gongubrúgv – alt eftir lendi og staðbundnum viðurskiftum. Í hesum føri hevur tað stóran týdning, at valda loysnin er natúrliga á leiðini hjá teimum ábæru ferðandi, soleiðis at tey ikki kenna tað sum at fara ein umveg og tí velja tað frá.



Mynd 29: Staðseting av E17 við gonguteig



Mynd 31: Vegasmoga í Hósvík

Bygdagøtur

Tær gomlu bygdagøturnar verða framvegis brúktar til frítíðar- og ferðavinnuendamál. Tá landsvegir eru gjördir, hefur tað ikki altíð verið ansað eftir, hvar vegur og bygdagøta umskarast. Bilverja kann vera gjörd ella aðrar forðingar, sum gera tað torført at fara yvirum.

Tað verður ikki viðmælt at gera serlig tiltøk á landsvegnum, eftir sum tey eru so fá, sum skulu yvir um vegin, men gera tað soleiðis, at tey fáu, sum skulu yvir um vegin, verða leidd hagar, útsýnið er gott. Hetta kann verða gjørt við skeltum, sum vísa á tryggja farleið í bilverju o.s.fr.

Um tørvur er á at parkera, ber til at gera eitt steðgi-ella bíðipláss, so sleppast kann undan parkering úti í vegøkslini.



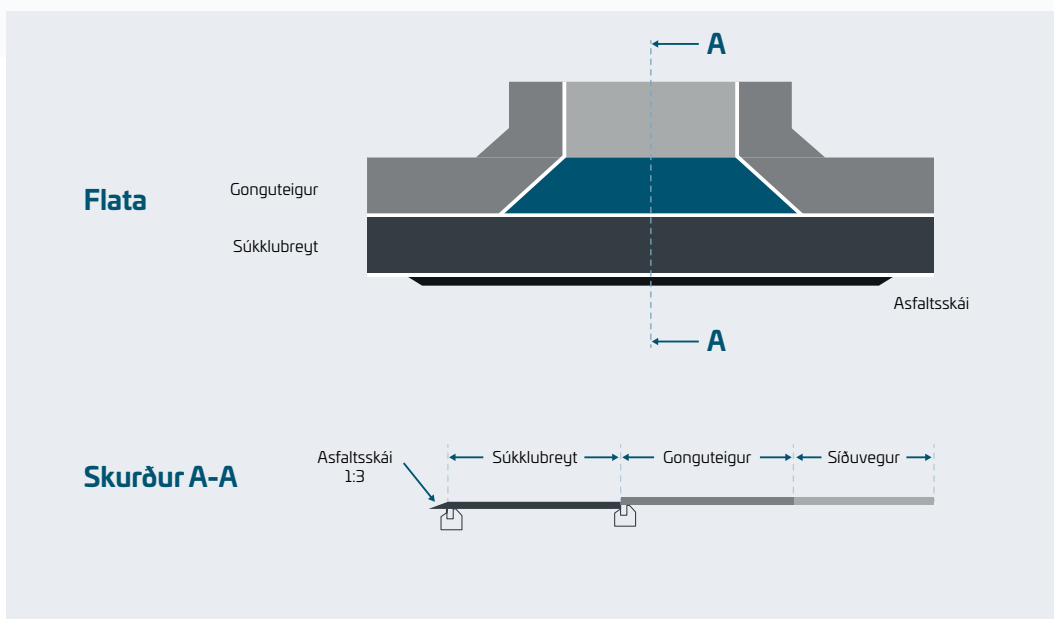
Mynd 34: Litað yvirumkoyring á Giljanesi

Yvirumkoyringar

Ein yvirumkoyring er eitt slag av vegaibinding, har gongubreyt og møguliga eisini súkklubreyt fara yvir um krossvegin.

Yvirumkoyringar eiga at verða gjördar við so stórum litmuni, at tey, sum koma frá síðuvegi, og tey, sum koyra inn á vegin, eru varug við víkiskyldu sína við gongu- og súkklubreyt. Súkklubreyt kann verða asfalterað, og gongubreyt eigur antin at hava litað asfalt ella álegging við steinum/flísum úr betongi/gróti. Kortini verður ikki mælt til at brúka brúgvarsteinar ella malargrót, av tí at tað er ringt at ganga á hjá teimum, sum eru illa gongd. Brúgvarsteinar og malargrót kunnu brúkast sum marknars ímillum gongu- og súkklubreyt.

Vejdirektoratet í Danmark metir bestu loysnina millum yvirumkoyring og veg vera asfaltrampu (sí niðanfyrri): Hóast úrslitið er smalri vegaprofilur, so ger tað súkklubreytina betri og er haraftrat bíligari at gera, reka og halda við líka.



Mynd 33: Vegleiðandi tekning við meginreglum fyri yvirumkoyring har kantsteinur ikki lækkar, men har tað í staðin verður gjörd ein rampa. Gongubreytin á myndini er markerað við mótliti. (Flata og skurður eru ikki ásett sínámillum).

Fleiri íbindingar til smærri síðuvegir kunnu við fyrirmuni verða umbyggðar við eini yvirumkoyring, sum setur ferðina niður og er ferðslutryggari.

Óskipað yvirumfaring

“Óskipað yvirumfaring” verður sagt um íbundnar síðuvegir uttan gonguteigar, yvirumkoyringar ella samanhangandi gongubreytir. Tey til gongu, sum ætla sær yvir um vegin, hava víkiskyldu fyri koyrandi ferðslu.

Ein óskipað yvirumfaring kann geva tí blinda og sjónveika avbjóðingar, tí tað er torført at fara um kantsteinar í einum buga og peila seg inn á tann rætta vegin. Tí fylgir tann blindi ofta kantsteinum inn eftir síðuvegnum, til hann kann fara yvir um vegin vinkulrætt – ein sokallað “trygdaryvirumfaring”. Hetta skapar kortini eisini trupulleikar, tá ið ferðslan ikki roknar við, at fólk til gongu fara yvirum

á hesum parti av síðuvegnum, og vandi er fyri, at parkeraðir bilar standa soleiðis, at teir fjala tann blinda/sjónveika.

Við gongubreytir eru kantsteinar ofta so høgir, at teir geva teimum í koyristóli trupulleikar. Hóast tað nógvastaðni eru gjørdar royndir at bøta um hetta við asfaltrampu, so er hon ofta brattari enn 100 % og kann ikki brúkast sum ætlað.

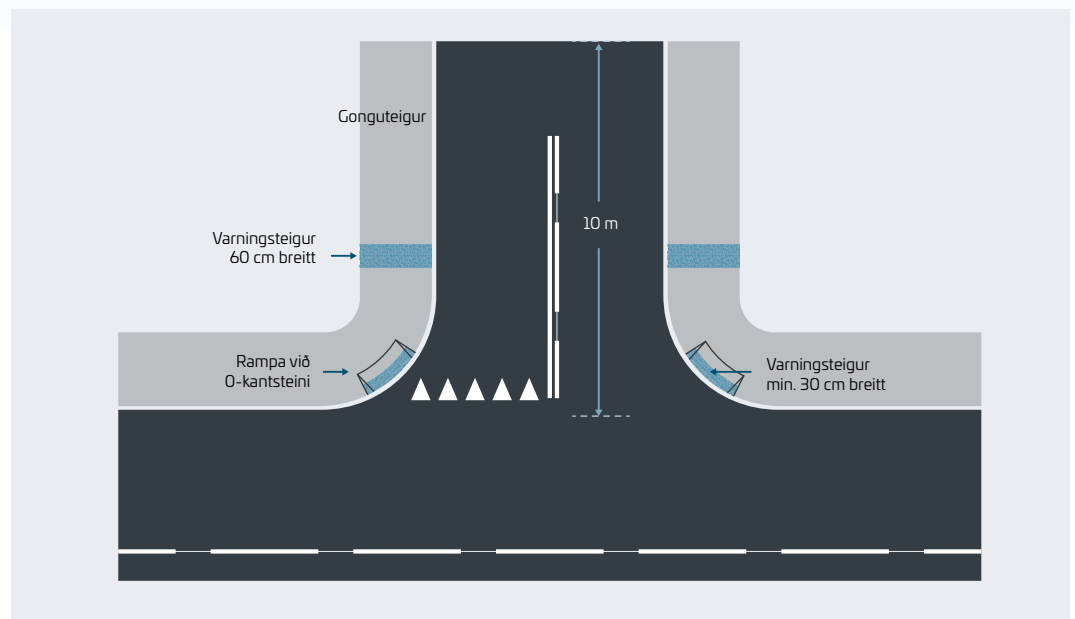
Tað verður mælt til at brúka annað av niðanfyrirstandandi modellum alt eftir ferð og útsýnisviðurskiftum. Modell 1 verður viðmælt, tá ið ferðin er lág og útsýnið gott hjá teimum ferðandi, sum sneiða inn. Modell 2 er eitt nýggjari hugskot, sum verður viðmælt til tær nýggju donsku vegaviðtøkurnar. Her verður ein leiðbeinandi strika gjørd tvørtur um síðuveg. Strikan má kortini hvørki vera hvít ella gul, so kann hon mistakast fyri at vera vegamerking í aðrar mátar.



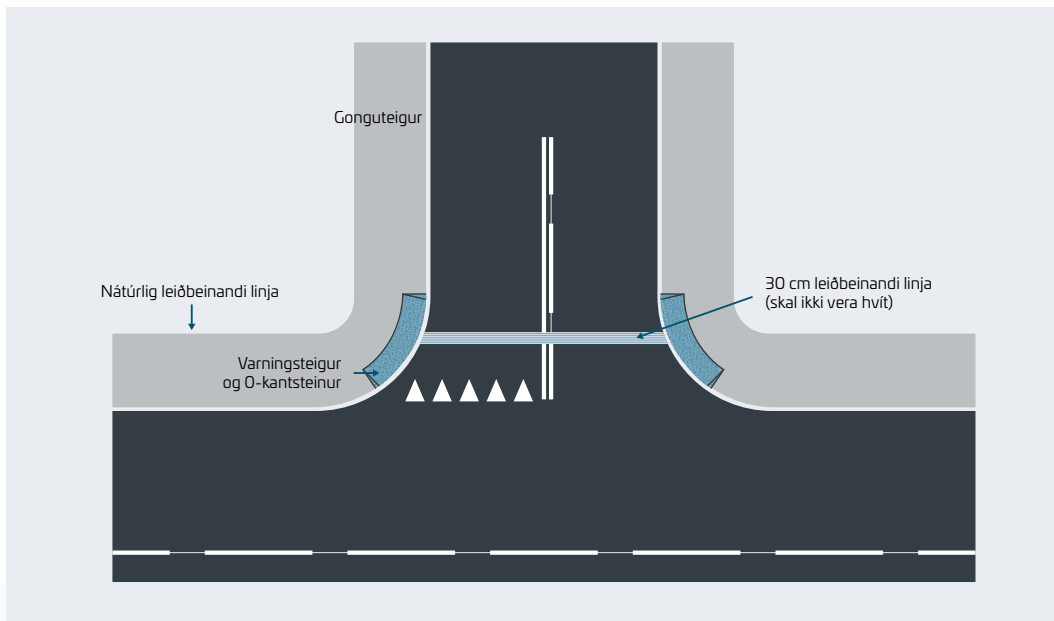
Mynd 35: Óskipað yvirumfaring á Strondum (Google Street)

Tað hevur víst seg, at leiðbeinandi strikur yvir um síðuveg eru heilt góð hjálp, serliga hjá teimum heilt blindu. Tá leiðbeinandi strikur eru uttan mótlit, hava tey sjónveiku ikki so stóra gleði av teimum. Tey sjónveiku, sum síggja eitt sindur, kunna seg vanligliga um leiðina við hávatonnunum í staðin. (Rambøll 2023)

Yvirumfaringin skal vera innan fyri 10 m frá tættasta kanti á tvørgangandi koyribreyt (10 m-reglan) fyri at sleppa undan bilum, sum standa parkeraðir.



Mynd 36: Modell 1, “Trygdaryvirumfaring” har blind og sjónveik fara yvir um vegin longur inni á síðuvegnum.



Mynd 37: Modell 2, Yvirumfaring við leiðbeinandi striku.

Les meiri um krossbreytir í m.a. :

- Færðselsarealer for alle – universelt design og tilgængelighed, Vejdirektoratet 2017
- Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014
- Krydsninger mellem stier og veje. Vejdirektoratet, 2016
- Lydsignaler, Rambøll, 2016
- N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen, 2022
- V125 Gateveiledning, Statens vegvesen, 2021
- V129 Universell utforming av vegar og gater, Statens vegvesen, 2014
- Sikkerhed for cyklister i byrundkørsler og -kryds med forskellig udformning, Vejdirektoratet 2021
- Tilgængelighed for blinde og svagsynede, Dansk Blindesamfund, 2015
- Tiltakskatalog for transport og miljø, TØI (www.tiltak.no)
- Trafiksikkerhet for syklistar, Rapport 1597, TØI, 2017
- Trafiksikkerhetshåndboken, TØI (www.tshandbok.no)
- Trafiksikkerhed i kryds med dobbeltrettede cykelstier, Trafitec, 2013
- Vejbelysning, Vejdirektoratet, 2020
- Vejkryds i byer, Vejdirektoratet, 2018
- Uregulerede overgange, Rambøll, 2023
- Vejtekniske løsninger for cyklister, Vejdirektoratet, 2020
- V127, Kryssingssteder for gående, Statens Vegvesen 2017

Bussteðgipláss

Fyri at fáa fólk at brúka almenna samferðslu meira, er neyðugt at kanna nærri tørv og farleiðir hjá brúkarunum. Her verður dentur lagdur á bussteðgipláss, sum er ein týðningarmikil liður á ferðini hjá brúkarunum. Niðanfyrir standa viðmæli viðvíkjandi innrætting av bíðihentleikum til ábær ferðandi.



Mynd 38: Bussteðgipláss í Miðvági (Google Street)

Busslending

Stað, har vit fara í og úr busi, nevna vit busslending. Ein "busslending" er gjarna partur av gongubreytini, og tað einasta, sum bendir á, at tað er eitt steðgipláss, er ein blá ella gul E31-talva (busssteðgipláss) og møguliga eitt skýli.

Leiðbeinandi mát til eina lending:

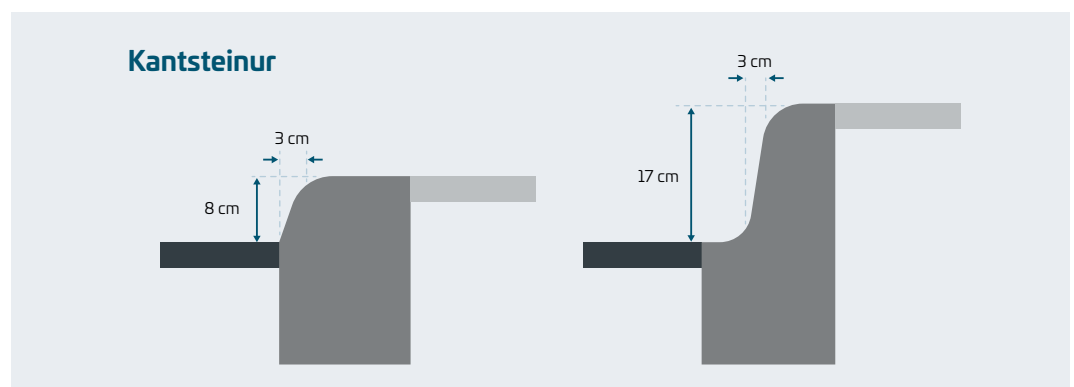
- Viðmælt verður, at ein busslending skal vera 2,7 m breið m.a. við atliti at fáa barnavogn í og úr busi
- Longd á busslending má hava somu longd sum teir bussar, ið skulu steðga har. Busslending eigur ongantíð at vera smalri enn 1,5 m.
- Um útgerð skal standa við eina busslending, skal breiddin verða mátað frá kantsteini til onkran størri útbúnað, sum er festur, til dømis bussskýli ella rimaverk
- Viðvíkjandi busslending eigur altíð at vera hugsað um, at bussar skulu hava gott pláss, tá ið teir koyra út á vegin frá steðgiplássi, tí bakendi á busi í ringasta føri kann snara upp til 1,4 m inn yvir busslendingina, um útkoyringin er krøpp.
- Longdarhallið á busslending skal svara til longdarhallið á koyribreytini við steðgiplássið. Við atliti at algildum sniði eigur mesta longdarhall ikki at fara upp um 40 %.
- Tvørhallið við busssteðgipláss eigur ikki at fara upp um 25 %. Tvørhallið eigur at vera burtur frá kantsteini fyri at minka um sprutt á tey ferðandi, sum bíða

Tó slepst illa undan at hava tvørhall ímóti kantsteininum við steðgipláss uttan busslumma.

Tá ið farið verður í og úr akfari, og tá ið steðgað verður við busslending er fylgjandi ásetingar galdandi:

- Áleggingin skal vera jøvn og gliðtrygg
- Brúgva- og áleggingarsteinar við ójavnari yvirflatu skulu ikki brúkast

- Ein busslending kann vera frámerkt við aðrari álegging enn restin av áleggingini
- Kavi og gler skulu ikki vera á busslendingini
- Miðast skal eftir at hava so lítlan jarðarmun sum til ber, tá farið verður í og úr busi. Tí skal kantsteinurin út ímóti busssteðgiplássi ella busslumma vera so høgur sum til ber.
- Tað er lættari at koma í og úr busi, har kantsteinurin er høgur, men kantsteinurin eigur ikki at fara upp um 8 cm, tí bussar, sum hava lágan botn, eru bara 10 cm oman fyri koyribreytina.
- Har bussurin koyrir fram við ferðsluoyggj kann tað vera ein fyrimunur at gera kantsteinar upp til 17 cm til hæddar, so ferðandi kunnu fara beint inn og úr bussinum uttan nakað trin. Tá kantsteinar gerast so høgir, eiga hæddarviðurskiptini at verða væl gjøgnumhugsað, tí ofta er hall aftureftir inn móti gongubreytini, har farið verður í og úr busi.
- Mælt verður til, at kantsteinar, sum eru 17 cm høgir, bert vera brúktir har:
 - Bussarnir kunnu koyra beint fram inn á busssteðgiplássið og bíðiplássið.
 - Steðgiplássið er staðsett, har bussbreytir eru og á farstøðum (ella á strekkjum, við ferðsluskipaðari hámarksferð upp á 40 km/t).
- Fyri at dekk á busi ikki skulu fáa skaða, eiga kantsteinar hægri enn 2,5 cm at vera sneiddir. Kantsteinar, sum venda móti busssteðgiplássi eiga altíð at vera slættir og sneiddir ella rundaðir.
- Staðið á steðgiplássinum, har fólk fara inn og út, eigur at vera merkt við taktilum leiðbeinandi strikum og varningsteigi. Hetta er gjørt soleiðis, sum mynd 40 vísir. Standardmát fyri leiðbeinandi strikur er 30 cm í breidd. Um lending er fløkjaslig og/ella um vandi er fyri, at ferðandi ikki varnast leiðbeinandi strikurnar, eigur breiddin at vera 60 cm. Steðgistaðið við lending verður markað sum varningsteigur.



Mynd 39: Vegleiðandi tekning um meginreglur fyri avsneddar kantsteinar ávikavist 8 cm og 17 cm. (Håndbog om Kollektiv busstrafik og BRT, Vejdirektoratet, 2019)

Skýli

Það verður viðmælt að seta upp skýli við öll steðgipláss, har það fara fleiri enn 10 upp í bussin um dægrið, og har bíðitíð kemur fyrri. Um veðurviðurskiftini ikki eru tey bestu á staðnum, eiga skýli at verða sett upp har eisini hóast færri ferðandi.

Mynd 40 vísir víddina av skýlum. Viðvíkjandi víddini eru hesar tilráðingar:

- Skýli skulu ikki hava trin, og jarðarmunurin eigur ikki at vera meiri enn 20 mm.
- Barnavognar og koyristólar skulu koma inn og út úr skýlinum uttan trupulleikar.
- Skýlið skal í minsta lagi vera 1,6 m djúpt og 2,5 m breitt, soleiðis at það ber til at koma inn við koyristóli.
- Stødd á skýli er tengt at, hvussu nógv ferðandi brúka bussleiðina og steðgistaðið.

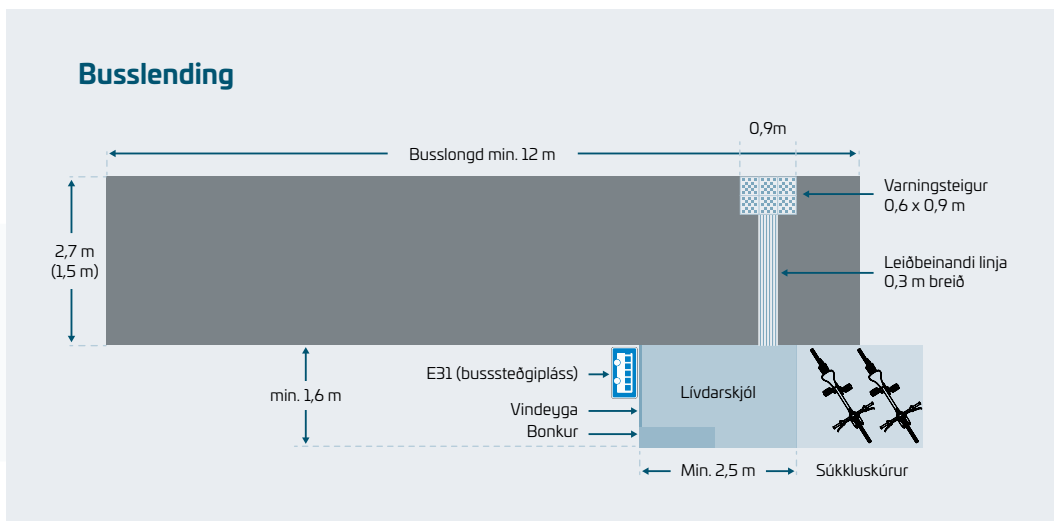
Skýli eiga at hava hesar hentleikar:

- Beinkir við armi/stuðulshandtaki
- Ruskílat

- Lætt atkomulig ferðaætlan, sum stendur í minsta lagi 0,9 m í fríari breidd
- Ljós, sum hevur stóran týðning fyrri ferðslu-trygd og kensluna av tryggjeika, algilt snið, og at bussførarin sær væl tey ferðandi, sum bíða
- Gott útsýni frá skýli til buss. Skýli hava vanliga glasveggir, sum hava fyrilit fyrri hesum.
- Øll steðgipláss skulu hava neyðug skelti og móguliga súkkloparkering.

Parkering við steðgipláss

Tá súkkloparkering verður gjørd við eitt steðgipláss, veksur upplandið, soleiðis at tey, ið nýta buss sum farleið, gerast fleiri, sí talvu 6 um tíðar-nýtslu til/frá steðgipláss. Staðseting og frástøða millum bústað og busssteðgipláss hava týðning fyrri, hvussu freistandi ein súkkla verður sum flutningstól.



Mynd 40: Busslending við skýli og súkkloparkering

	Ferð km/t	Tíð í minuttum			
		200 m	500 m	800 m	1500 m
Gongd	2	6	15	24	45
	4	3	7,5	12	22,5
	6	2	5	8	15
Súkkla	10	1,2	3	4,8	9
	15	0,8	2	3,2	6
	20	0,6	1,5	2,4	4,5
	25	0,5	1,5	1,9	3,6

Talva 6: Vegleiðandi tíð í minuttum fyrri fólk til gongu og á súkkla til og frá steðgipláss

Hesartilráðingar eru galdandi fyrir súkkloparkering:

- Súkkloparkering skal vera tætt við steðgipláss, men flytast burtur frá gongubreyt, so parkeraðar súkklopur ekki eru til hindurs fyri atkomu og góðum útsýni
- Tað skal bera til at læsa súkklopuna fasta í eitt stativ, sum passar til allar súkklopur
- Súkkloparkeringin skal hava ljós og vera undir taki

Við størri steðgipláss og krossvegir er týðningarmikið at kunna parkera bilar. Tá parkeringsútbúnaður skal staðsetast við steðgistað, skal sýnið vera gott og einki vera fyri.



Mynd 41: Bussteðgipláss við Kollafjarðartunnlin stendur ikki á einum øki við lendi uttanum til ábær ferðandi. (Google Street)

Ferðslutrygd við steðgipláss

At gera súkklopureyt fram við vegi við bussferðslu økir um vandan fyri óhappi millum fólk til gongu og súkklopur við steðgiplássini. Eftirsum vandin er serliga stórur, í sambandi við tvíbreytaða súkklopureyt, eigur ein sovorðin bara at verða gjørd (ella bussteðgipláss bara verða gjørt), um nóg breið marknars kann gerast millum gøtu og steðgipláss. Har busskúli er við steðgipláss, hava bæði tey, sum fara í og úr busi, víkiskyldu fyri súkklopum. Har eingi busskúli eru, hava súkklopur víkiskyldu fyri teimum, sum fara í og úr bussinum.

Tá súkklopureyt verður gjørd við eitt steðgipláss eru hesar ásetingar galdandi:

- súkklopureyt skal førast fram við steðgiplássinum og hava somu breidd sum hin parturin av vegastrekkinum
- bussteðgipláss til bussar við lágum botni eiga at hava pláss til eina rampu, sum stingur 80 cm út frá busi, tá ið hon verður brúkt. Harumframt eiga koyristólar at hava atgongd frá súkklopureyt til gongubreyt. Atgongdin verður gjørd til miðhurðina á bussinum.
- Eingin jarðarmunur skal vera frá súkklopureyt til gongubreyt. Tað verður tryggjað á tann hátt, at kantsteinur verður lægri og/ella við at gera eina asfaltrampu við halli, sum í mesta lagi er 1:10, og sum javnar munin. Tað merkir, at eingin jarðarmunur er. Við atlit til súkklopur eigur rampan í mesta lagi at stinga 0,5 m út á súkklopureytina og vera evnað soleiðis, at hon ikki forðar góðari burturveiting.

Um eitt bussteðgipláss skal gerast á einum strekki við súkklopurás, verða hesar loysnir viðmældar:

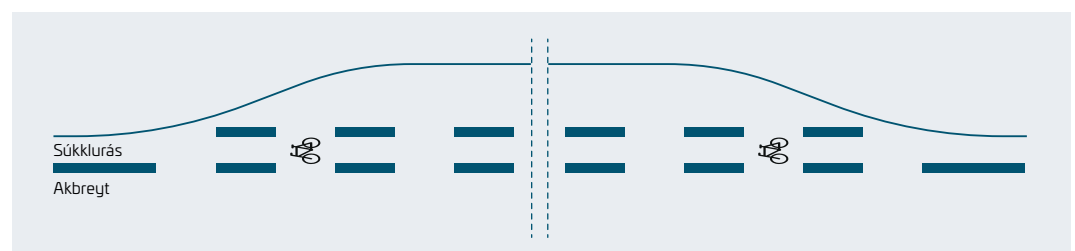
- verulig súkklopureyt fram við steðgipláss (“styrkt súkklopurás”)
- Súkklopurás framman fyri buslumma

“Styrkt súkklopurás” merkir, at við bussteðgipláss verður gjørd ein stutt súkklopureyt avmarkað við kantsteini. Henda kantsteinshædd ger tað lættari at fara upp í bussin. Trupulleikarnir eru kortini teir somu sum við onnur steðgipláss, tá farið verður úr busi og beint út á súkklopureyt.

Á strekkjum við avmarkaðari súkklopureyðslu og skipaðari ferð upp á 50 km/t ella undir tað, kunnu súkklopurásir verða ferdar uttan um buslummar, sum myndin niðanfyrir vísir.

Farleiðin til steðgipláss – taktill stýringsskipan

Ætlanir við busskervi, staðseting og stödd verða ikki viðgjørd í hesum blað. Tó mæla vit til í sam-



Mynd 42: Súkklopur verða ferdar uttan um buslumma á strekki við súkklopurás, og sum harafturat hevur avmarkaða súkklopureyðslu og eina skipaða ferð upp á 50 km/t ella minni. (Vejdirektoratet, 2019)

bandi við ætlanir um staðseting at hugsa um, hvussu farleiðin til steðgipláss er lögð og eisini brúk av natúrligum pørtum sum leiðbeinandi strikum til steðgipláss og krossveg. Ein natúrligur partur er framsíðan á einum húsum (har einki stingur fram), kantsteinar, hegn, veggir ella at býta øki, har gingið verður, upp í partar við ymiskum tilfari. Ein taktil stýrisskipan er samansett av veg-, uppmerksems- og ávaringarvísara. Taktila stýrisskipanin við steðgipláss og krossveg er eitt ískoyti, har tað ikki ber til at brúka leiðbeinandi strikur, ella at tær ikki eru nóg mikið.

Les meira um hetta í:

- Færdselsarealer for alle – universelt design og tilgængelighed, Vejdirektoratet 2017
- Håndbog om Kollektiv bustrafik og BRT, Vejdirektoratet, 2019
- V123 Kollektivhåndboka, Statens vegvesen, 2014
- V129 Universell utforming av veger og gater, Statens vegvesen, 2014

7. STRATEGI OG TILMÆLI

Ílögur komandi ár til verklög og hentleikar til tey ábæru ferðandi skulu vera framsókin, men eisini realistiskar. At gera ílögur í nýgerð fram við landsvegi er í síni heild sera kostaðarmikið, tí verður mælt til eina meira pragmatiska loysn, har hentleikar verða gjördir í sambandi við ætlað viðlíkahald. Skotið verður upp, at onnur tiltøk sum krossvegir og busssteðgipláss vera gjörd so hvørt við eini árligari peningajáttan. Nakrar royndarverkætlanir eru í uppskoti, har tiltøk verða lagað til føroysk viðurskifti. Til seinast verður mælt til at hava eina játtanarskipan, sum kann hjálpa øðrum myndugleikum og privatum við tiltøkum, sum bøta um viðurskifti hjá teimum ábæru ferðandi.

Strekki eftir landsvegnum

Sum útgangsstøði eiga allir tvíbreytaðir vegir at verða uppstigaðir til Vegaprofil 1 og einbreytaðir til Vegaprofil 4.

Um allir landsvegir verða útbygdir við asfalteraðari vegøksl sum minsta kravi, merkir tað ein samlað ílögá áljóðandi 900 milliónir krónur. Tí verður mælt til, at ílögur verða gjørdar yvir fleiri ár. Haraftrat kann ein vinningur vera í at gera asfalteraðar vegakslar og súkklugeilar, tá ið koyribreytir verða asfalteraðar av nýggjum. Við tí framferðarháttinum verða allir vegir dagførdir eftir 25-30 árum, og teir vegir, har mest ferðsla er, verða raðfestir fyrst. Við støði í hesum verður mælt til at økja játtanina til hvørt asfaltarbeið við 15-20%, so asfalteraðar vegakslar kunnu gerast.

Vegir í bygdum øki

Í bygdum øki eiga Vegaprofilur 6 við gongubreyt øðrumegin at vera minsta krav. Tá profilar eru smarlir, og parkeringin er avmarkað, eiga Vegaprofilur 5 at verða gjørdur. Tað er í fleiri støðum soleiðis, at bygningar og aðrar forðingar eru til hindurs fyri, at tann neyðuga breiddin til nevndu profilar ber til at gera, og her er neyðugt at taka støðu til hvørt tiltak sær.

Gonguteigar, busssteðgipláss og krossbreytir

Tað eigur at vera hugt at øllum gonguteigum og busssteðgiplássum við atlit at eini virkisætlan at uppstiga til algilt snið. Her verður viðmælt at gera royndarætlanir, sum brúkarar kunnu roynd og móguliga rætta, tá ið eftirmett verður.

At uppstiga og gera nýggjar gonguteigar og nýggj busssteðgipláss umframt at gera gongu- og súkklubreytir er óheft av asfaltering, her má ein serlig játtan til hesi tiltøk.

Tað verður mælt til at seta eina fasta upphædd av árliga at betra krossbreytir, busssteðgipláss og broyttar vegamerkingar. Tað kann gerast við at økja játtinina til "Trygdartiltøk" til 10 mió. kr. Játtanin seinastu árin hevur verið minni enn 6 mió. kr.

Somuleiðis verður mælt til viðlíkahald av vegamerkingum og skeltum, so m.a. gonguteigar síggjast alt árið. Yvirskipað verður viðmælt, at dentur verður lagdur á rakstur og viðlíkahald, har tey ábæru ferðandi eru, og tað fevnir um alt frá kavarrudding og salting til rudding av vegøksl.

Royndarverkætlanir

Tað verður mælt til at royndarkoyra hesi nýggju tiltøkini á føroyska vegakervinum sum til dømis algilt snið á gonguteigum, áðrenn tey vera sett í verk sum almennar tilráðingar.

Okkara uppskot er at seta í verk hesar royndarverkætlanir:

Vegaprofilur 2

At gera súkklugeil á Kaldbaksvegnum millum Sandvíkahjalla og Kaldbaksbotn. Strekkið er 7,5 km, og vegaprofilur er bygdur út við asfalteraðari vegøksl við Sund. Harumframt er eitt breitt miðøki millum Sandvíkahjalla og Sund, sum móguliga kann vera tikið uppí. Tiltakið verður mettt at kosta millum 10 og 14 milliónir kr. Tiltakið eigur at verða eftirmett aftan á eitt til tvey ár.

Vegaprofilur 5 í millum bygdir

Tað verður mælt til at gera ein vegaprofil á Bíggjarvegnum millum Sörvág og Bø, vegurin er í dag tvíbreytaður. Strekkið er 2,8 km, kostnaðurin at merkja vegin og skelta hann er mettur til at vera millum 150.000 og 250.000 kr. Tiltakið eigur at verða eftirmett aftan á eitt til tvey ár.

Tiltak við “súkklu-knötti”

Tað verður viðmælt at seta “súkklu-knött” við Kollafjarðartunnilin, sum tó er treyta av at dagfóringar verða gjørdar í tunlinum áðrenn. Í Kollafjarðartunlinum eru ónýttir móguleikar til meiri súkkluferðslu, men har eigur ljósbúnaður og luftreinsan at verða uppstigað samtíðis, harumframt er tunnilin langur. Ein súkklu-knöttur verður mettur at kosta millum 150.000 og 250.000 kr. og eigur at verða eftirmett aftan á eitt til tvey ár.

Óskipað vegaíbinding og gonguteigur í algildum sniði

Tað verður mælt til at gera vegaíbinding og gonguteig um, til dømis á Mýravegi við Ítróttarhøllina í Runavík. Her kunnu bæði sløg roynast og eftirmetast av brúkarum rættiliga skjótt. Tiltakið verður mettur at kosta millum 100.000 og 300.000 kr.

Bussteðgipláss

Tað verður viðmælt at gera eitt bussteðgipláss um, til dømis annað av teimum í Miðvági við rundkoyringina, har busslending og taktill áleggning skulu gerast hægri. Harumframt kann mann umbyggja skýlið, so tey í koyristólstóli eisini kunnu brúka tað. Tiltakið verður mettur at kosta millum 100.000 og 350.000 kr, um skýlið verður umbyggt og súkklu-knöttur sett upp. Tað verður viðmælt at lata brúkarar royna tiltakið og eftirmeta við støði í tí.

At breiðka vegøksl

Tað verður mælt til at brúka grót, sum er sprongt úr tunlinum til Tjørnuvíkar til at breiðka vegøksl við, so ein 2-minus-1 vegur kann gerast millum Nesvík og tunnilin. Tann gamli vegurin skal lagast til ábæra ferðslu. Tiltakið verður mettur at kosta millum 30 og 40 mió. kr.

Súkklu- og gongutunnill

Tað verður mælt til at geva loyvi til bæði at súkkla og ganga í gamla tunlinum til Hvalbiar og í teimum gomlu tunlunum norður um Fjall, tá ið teir nýggju, sum eru í gerð, eru lidnir. Tað merkir viðlíkahald, undir hesum reinsan (skrótning) og rakstur av ljósbúnaði. Tað verður mettur at kosta millum 250.000 og 500.000 kr. árliga. Tiltakið verður eftirmett aftan á tvey til trý ár.



Mynd 43: Gamli tunnilin til Hvalbiar eigur at vera brúktur til ábæra ferðslu. (Google Street).

Krøv um atkomugranskoðan

Í sambandi við nýgerð og umbyggingar av samferðsluverkløgum verður viðmælt, at allar verkætlanir verða atkomugranskoðaðar. Eisini verður viðmælt at gera regluligt atkomueftirlit av verandi verkløgum. Endamálið við hesum er at seta krøv um algilt snið og at tryggja, at verkløgini hava fulla atkomu fyri øll ferðandi. Undir hesum er somuleiðis av týðningi at fáa atkomugranskoðanina við frá byrjan, tí móguligar broytingar/tillagingar eru lættari og bíligari at fremja, meðan verkætlanin enn er á skriviborðinum.

Játtan til tiltøk til ábæra ferðslu

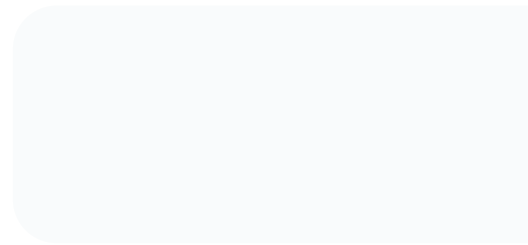
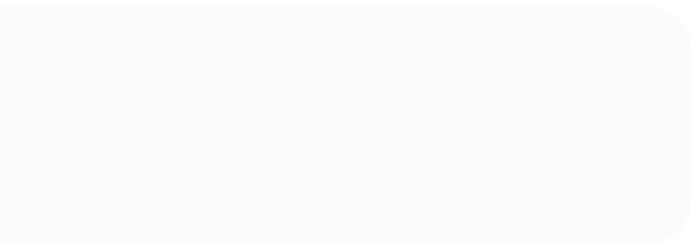
Mælt verður til at seta eina upphædd til síðis, sum kommunalir og privatir myndugleikar kunnu søkja úr til tiltøk til kommunalar og privatar vegir. Her kann til dømis vera talan um vegir í skúla. Játtanin er treytað av, at umsøkjari sjálvur setur pening í. Upphæddin kann vera 5 milliónir árliga. Skipanin verður eftirmett aftan á fimm ár.

Samstarv um verkætlan til frama fyri gongu- og súkkluferðslu

Sum áður nevnt, eiga myndugleikar og áhuga-bólkar at samstarva um tiltøk fyri ábæra ferðandi. Hetta er fram um alt galdandi við skúlavegir, har staðbundnar loysnir mugu finnast. Eitt annað øki er alt breytakervið til gongu- og súkkluferðslu. Endamálið er, at Landsverk og kommunur í felag hava eina íløguaætlan, sum tað verður raðfest eftir, fyri at fáa meira standardiseraðar tvørprofilar. Niðanfyrir er eitt yvirlit yvir tey strekki, sum til dømis eiga at verða uppstigað frá Vegaprofil 1 og 4 til ávikavist Vegaprofil 2/3 og 5 millum bygdir.



Mynd 44: Yvirlitskort har strekkini eru merkt við átökum til ábæra ferðslu.



7. KELDUR

Íblástur er at finna í tilvísingunum niðanfyri:

- Autoværn og tilhørende udstyr, Vejdirektoratet, 2021
- Ávegis til Nullhugsjónina, Ráðið fyri ferðslutrygd, 2003
- Bygningskunngerðin 2017, (www.landsverk.fo)
- Bygg, så sykler de kanskje, Rapport 1499, TØI, 2016
- Ferdslutrygdarættan, Samferðslumálaráðið, 2019
- Færdselsarealer for alle – universelt design og tilgængelighed, Vejdirektoratet 2017
- Grundlag for udformning af trafikarealer, Vejdirektoratet, 2019
- Håndbog, Trafiksikkerhed, Vejdirektoratet, 2014
- Håndbog i cykeltrafik, Celis Consult. 2014
- Håndbog om Kollektiv busstrafik og BRT, Vejdirektoratet, 2019
- Krydsninger mellem stier og veje. Vejdirektoratet, 2016
- Lydsignaler, Rambøll, 2016
- N100 Veg-og gateudformning, Statens vegvesen, 2022
- N101 Rekkverk og vegens sideområder, Statens Vegvesen, 2014
- N500 Vegtunneler, Statens vegvesen, 2022
- Nasjonal gåstrategi, Rapport nr. 87, Statens Vegvesen, 2012
- Planlægning af veje og stier i åbent land, Vejdirektoratet, 2019
- Prioriterede vejkryds i åbent land, Vejdirektoratet, 2017
- Sikkerhed for cyklister i byrundkørsler og -kryds med forskellig udformning, Vejdirektoratet 2021
- Sykling i tunnel, rapport nr. 257, Statens vegvesen, 2016
- TERESA (Transportministeriets Regnearksmodel for Samfundsøkonomisk Analyse for transportområdet), DTU og Transportministeriet (<https://www.cta.man.dtu.dk/modelbibliotek/teresa>)
- Tilgængelighed for blinde og svagsynede, Dansk Blindesamfund, 2015
- Tiltakskatalog for transport og miljø, TØI (www.tiltak.no)
- Trafiksikkerhet for syklistar, Rapport 1597, TØI, 2017
- Trafiksikkerhetshåndboken, TØI (www.tshandbok.no)
- Trafiksikkerhed i kryds med dobbeltrettede cykelstier, Trafitec, 2013
- Trafiksikkerhed ved afkörtet og fremført cykelsti, Vejdirektoratet, 2020
- Trafiksikkerhedsprincipper, Vejdirektoratet, 2017
- Tryghed og sikkerhed i trafikken, Vejdirektoratet, 2016
- Tværprofiler i byer, Vejdirektoratet 2019
- Tværprofiler i åbent land, Vejdirektoratet, 2021
- Udendørs ledelinje- og opmærksomhedsfliser, Banedanmark og DSB, 2018
- Uregulerede overgange, Rambøll, 2023
- V122 Sykkelhåndbok, Statens vegvesen, 2014
- V123 Kollektivhåndboka, Statens vegvesen, 2014
- V125 Gateveiledning, Statens vegvesen, 2021
- V127, Kryssingssteder for gående, Statens Vegvesen 2017
- V129 Universell utforming av vegar og gater, Statens vegvesen, 2014
- Vejbelysning, Vejdirektoratet, 2020
- Vejkryds i byer, Vejdirektoratet, 2018
- Vejtekniske løsninger for cyklister, Vejdirektoratet, 2020
- Viden om cykelfremme, Vejdirektoratet (cykelviden.dk)

